

Masarykova univerzita
Ekonomicko-správní fakulta

Studijní obor: Ekonomie



EKONOMICKÁ ANALÝZA PIRÁTSTVÍ

Economic Analysis of Piracy

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Michal KVASNIČKA, Ph.D.

Autor:

Bc. Adam ONDRUŠKA

Brno, 2010

Jméno a příjmení autora: Adam Ondruška
Název diplomové práce: Ekonomická analýza pirátství
Název práce v angličtině: Economic Analysis of Piracy
Katedra: ekonomie
Vedoucí diplomové práce: Ing. Michal Kvasnička, Ph.D.
Rok obhajoby: 2010

Anotace

Cílem této práce je popsat organizaci moderního somálského pirátství a srovnat ji s organizací historického karibského pirátství. První část představuje pirátství v historickém a geografickém kontextu. Druhá část vysvětluje pirátskou organizaci, její koordinační mechanismy a velikost. Třetí část se věnuje úpravě vnitřních vztahů pirátské organizace. Čtvrtá část zkoumá interakci mezi piráty a jejich oběťmi a nepřáteli. Pátá část se zabývá získáváním lidí a kapitálu a možnostmi kooperace při absenci státního vymáhání kontraktů.

Annotation

The aim of the thesis is to describe an organization of modern Somalian piracy and to compare it with an organization of historical Carribean piracy. The first part presents piracy in historical and geographical terms. The second part inquires into the pirate organization, its coordination mechanisms and its scale. The third part deals with internal relations in the pirate organization. The fourth part investigates an interaction between pirates on one part and their victims and adversaries. The fifth part elaborates on acquiring labour and capital and on limits of cooperation in absence of the state contract enforcement.

Klíčová slova

pirátství, somálské pirátství, karibské pirátství

Keywords

piracy, Somalian piracy, Carribean piracy

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci *Ekonomická analýza pirátství* vypracoval samostatně pod vedením Ing. Michala Kvasničky, Ph.D. a uvedl v ní všechny použité literární a jiné odborné zdroje v souladu s právními předpisy, vnitřními předpisy Masarykovy univerzity a vnitřními akty řízení Masarykovy univerzity a Ekonomicko-správní fakulty MU.

V Brně dne 29. dubna 2010

vlastnoruční podpis autora

Poděkování

Na tomto místě bych rád upřímně poděkoval Ing. Michalu Kvasničkoví, Ph.D. za ochotu, vstřícnost a pružné a rychlé zpětné vazby při vedení této diplomové práce, stejně jako za cenné rady a podnětné komentáře, kterými přispěl k jejímu vypracování. Dále děkuji své rodině za trpělivost.

Obsah

Obsah	5
Úvod.....	7
1 Pirátství v čase a prostoru.....	9
1.1 Historie pirátství.....	10
1.1.1 Starověké a středověké pirátství	10
1.1.2 Novověké pirátství.....	10
1.1.3 Moderní pirátství.....	13
1.2 Geografie pirátství.....	14
1.2.1 Somálsko.....	16
1.2.2 Somálsko a pirátství.....	18
2 Pirátská organizace.....	20
2.1 Koordinace	21
2.1.1 Koordinace a organizace karibského pirátství	21
2.1.2 Koordinace a organizace somálského pirátství.....	23
2.2 Velikost organizace	25
3 Fungování pirátské organizace.....	27
3.1 Prevence vzájemných konfliktů pirátů	28
3.2 Eliminace negativních externalit.....	30
3.3 Zajištění veřejných statků	31
4 Pirátská akce.....	33
4.1 Kontakt s obětí	33
4.1.1 Kontakt karibských pirátů s obětí	33
4.1.2 Kontakt somálských pirátů s obětí.....	36
4.2 Útok a boj s obětí	36

4.2.1	Útok a boj karibských pirátů s obětí	36
4.2.2	Útok a boj somálských pirátů s obětí	38
4.3	Jednání s oběťmi	39
4.3.1	Jednání historických pirátů s oběťmi	39
4.3.2	Jednání somálských pirátů s oběťmi	40
4.4	Interakce s nepřítelem	41
4.4.1	Interakce karibských pirátů s nepřítelem	41
4.4.2	Interakce somálských pirátů s nepřítelem	42
5	Piráti a trh	44
5.1	Lidské zdroje	44
5.1.1	Nábor karibských pirátů	44
5.1.2	Nábor somálských pirátů	46
5.2	Kapitálové zdroje a kooperace	46
6	Závěr	50
	Seznam použitých zdrojů	52
	Seznam obrázků	55

Úvod

Tato práce se bude zabývat námořním pirátstvím. Pirátství je neproduktivní činnost v tom smyslu, že nevytváří nové statky, ale pouze je redistribuuje od obětí pirátství k pirátům. Jestliže je cílem pirátství dosažení maximálního zisku, musí být i redistribuce prováděna efektivně. Efektivita redistribuce je podmíněna vhodnou organizací pirátských aktivit.

Pirátství statky redistribuuje nátlakem. Proto je pokládáno za kriminální aktivitu. Jako kriminální a nežádoucí aktivita je pirátství státem stíháno a potíráno. Nemůže se proto spoléhat na ochranu formálních státních institucí. Protože se piráti v případě nutnosti nemohou obrátit na stát, musejí se organizovat a jednat tak, aby se sami vyrovnali s problémy, které musejí být vyřešeny i v případě organizace jiných – legálních – aktivit, i s problémy, kterým jiné legální aktivity čelit nemusejí.

Tím, že pirátství musí být provozováno efektivně a kvůli své kriminálnosti také komplikovaněji, dá se čekat, že bude muset být organizováno racionálně a relativně sofistikovaně. Nejpozoruhodnější organizace a zároveň rozmachu historicky dosáhli karibští piráti na začátku 18. století. Aktuálně největšího rozmachu na začátku 21. století dosahují somálské piráti.

Cílem této práce je popsat organizaci moderního somálského pirátství a srovnat ji s organizací historického karibského pirátství analyzované Peterem Leesonem. To znamená, že bude prozkoumáno, jak se somálské a karibské piráti koordinují, jak jednají mezi sebou navzájem, se svými protivníky a se svými partnery. Přitom budou identifikovány a vysvětleny podobnosti nebo odlišnosti obou druhů pirátství.

Práce se bude opírat o výzkum Petera Leesona, který analyzoval karibské pirátství 18. století. Za základ bude vzata jeho kniha *The Invisible Hook: The Hidden Economics of Pirates*, ve které používá ekonomickou teorii k vysvětlení údajů o karibských pirátech. Následně bude tato teorie konfrontována s dostupnými údaji o somálských pirátech.

Protože pirátství je aktivita kriminálního charakteru, neexistují oficiální data, která by přesně a spolehlivě činnost somálských pirátů dokumentovala. Nejvěrohodnější data ve formě vojenských a civilních zpravodajských informací naneštěstí nejsou veřejně přístupná. Ve většině případů proto budou použity dva typy zdrojů informací o somálských pirátech. Prvním typem zdrojů budou institucionální dokumenty, zejména zprávy Organizace spojených národů, které monitorují situaci v Somálsku, včetně jeho pirátství. Druhým typem zdrojů budou informace ze zpravodajství. Hlavně bude čerpáno z novinářských reportáží z míst, které jsou výsledkem práce většinou respektovaných médií, jako je BBC nebo agentura Reuters. Půjde o zprostředkovaná svědectví podaná reportéry, kteří získali exkluzivní přístup do komunit somálských pirátů. Je nutné mít na paměti, že z jimi vedených rozhovorů s lidmi, kteří jsou do pirátství zapojeni nebo jsou o pirátství dobře informovaní, jsou publikovány fragmenty, které jsou primárně určeny ne akademickému výzkumu ale širokým okruhům čtenářů. Kombinace institucionálních zdrojů a žurnalistických zpráv

poskytuje prozatím nejlépe dostupný popis faktů o somálském pirátství, třebaže nemůže být všude garantována jeho plná reprezentativnost.

Práce bude rozčleněna do pěti kapitol. V 1. kapitole bude karibské a somálské pirátství zasazeno historického a geografického kontextu. 2. kapitola vymezí pirátskou organizaci z hlediska koordinačních mechanismů, které používá, a z hlediska její velikosti. 3. kapitola vysvětlí, jak pirátská organizace funguje uvnitř a jak upravuje vztahy mezi jednotlivými piráty. Ve 4. kapitole bude zachycena interakce pirátů s jejich oběťmi a nepřáteli. A nakonec v 5. kapitole bude vyložena interakce mezi piráty a spřátelenými subjekty při obstarávání zdrojů na trhu.

1 Pirátství v čase a prostoru

Tato kapitola zasadí karibské a somálské pirátství do historického a geografického kontextu. Nejdříve bude pirátství obecně vymezeno. Rozliší se jednotlivé druhy pirátství a jemu příbuzných aktivit. Posléze se stručně vyloží historie pirátství, přičemž v jejím průběhu se identifikují a stručně popíší karibské a somálské pirátství. V další části bude nastíněno geografické rozložení pirátství s důrazem na právě na karibské a somálské. Zároveň bude předložena fyzicko-geografická, ekonomická a politicko-historická charakteristika Somálska a jeho klíčové souvislosti s pirátstvím.

Pirátství, tak jako většině pojmů, které mají v lidské společnosti vystihnout nějaký jev, lze jen těžko přiřadit jediný, striktně jednoznačný výklad. S poměrnou jistotou lze tvrdit, že všechny výklady zohledňují tři věci. Za prvé není pochyb o tom, že pirátství je spjato s mořem. Vždy se alespoň částečně odehrává na světových mořích a oceánech, ve specifickém prostředí, které není pod permanentní kontrolou žádného subjektu. Za druhé je jasné, že pirátství je doprovázeno násilím, nebo alespoň hrozbou násilím. Slovo pirát je odvozeno z řeckého *peiran*, což znamená zaútočit nebo napadnout (Baer 2008:15). Každý pirátský akt zahrnuje element donucení, kdy druhá strana je pod pohrůzkou násilí nucena činit něco proti její vůli. Za třetí je zřejmé, že pirátství slouží k získání bohatství, které patří někomu jinému. Pirátství není provozováno z nudy nebo z potěšení trápit druhé. Cílem pirátství je zbohatnout, a to tak, že je oloupen někdo další.

V zásadě tedy piráti mohou být považováni za námořní lupiče, jejichž aktivity vedou k násilné redistribuci bohatství. To neznamená, že by se pirátské aktivity musely dít výhradně na moři, že by piráti museli neustále páchat násilí nebo že by museli vždy a všude okrádat druhé. Piráti působí i mimo moře, k násilí se uchylují méně často, než by se dalo čekat, a krádež pro ně není jedinou formou kontaktu s druhými. Toto vymezení má pirátství pouze instrumentálně vydělit od ostatních kriminálních aktivit.

Pirátství bývá vnímáno jako veskrze zločinná aktivita. To se objevuje už v díle římského myslitele, řečníka a politika Marca Tullia Cicerona, který ve spise *De Officiis* nazývá piráta „všeobecným nepřitelem“ (Baer 2008:15). Ne vždy ale bylo pirátské poslání zcela zločinné. Některé státy totiž udělovaly licence, na základě kterých se během války mohlo útočit na obchodní lodě nepřátelského státu a tyto mohly být zabírány. Držitelé těchto licencí se nazývali *privatýři* a přirozeně ze strany státu, který jim dal svolení, nebyli považováni za zločince, ale za jeden z legitimních prostředků vedení války. Podobně *korzáři* se mohli opírat o podporu státu, s tím rozdílem, že jejich koncese se vztahovala ke konfesnímu základu – křesťanští korzáři mohli například napadat muslimské lodě (Leeson 2009:6-7).

Kromě privatýrů a korzárů, kteří měli mandát od státu, se na světových mořích objevovali lupiči, kteří působili zcela mimo zákon a byli všemi považováni za zločince. Těmito čistými piráty se mohli stát i privatýři, když po válce pozbyli koncesi od vlády, ale kořistných aktivit se nevzdali. To byl třeba i případ *bukanýrů*, jejichž společenství bylo pozoruhodnou směsí privatýrství a čistého pirátství (Leeson 2009:7-8).

Pirátské aspekty tedy mohou být spatřovány v různých aktivitách na moři. Celkově vzato, pirátství se objevuje v různých dobách a na různých místech.

1.1 Historie pirátství

Historie pirátství není o mnoho mladší než historie námořní plavby sama. Začíná už ve starověku, na mohutnosti nabírá v novověku, přičemž graduje v 18. století, a pokračuje až do moderní doby.

1.1.1 Starověké a středověké pirátství

Už starověk měl své římské *peiratos*. Byli jimi obyvatelé Sicílie ve východním Středomoří (na jižním pobřeží dnešního Turecka). Proti nadvládě Římské říše se stavěli tak, že obsazovali římské lodě, vybírali clo, konfiskovali majetek nebo dokonce uvrhovali posádku do otroctví jako trest za údajný daňový únik (Baer 2008: 21). Ještě před nimi Římské říši obchod v Jaderském moři komplikovali Ilyřané ze západního Balkánu. Mezi první piráty bývali řazení dokonce sami Římané (Wikipedia... Piracy 2010).

Ve středověku bylo známo hodně polopirátských praktik. Moře se hodilo jako vhodná přístupová cesta k nájezdům na pobřeží. Z tohoto hlediska by za piráty mohli být označeni Vikingové. Středomoří tou dobou hojně využívali muslimští piráti. Benátčany ohrožovalo pirátství ze strany Narentinců z jižní Dalmácie. Na východě Evropy se k pirátství odhodlali někteří Novgorodčané (Wikipedia... Piracy 2010). Je třeba zdůraznit, že často tyto aktivity, i když bývají označovány za pirátské, měly ve skutečnosti polopirátský charakter, protože námořní plavbu využívaly pouze jako způsob přiblížení se ke kořisti. Dále se moc nelišily od suchozemských loupežných a plnivých akcí jiných středověkých útočníků. V této práci se budou akty pirátství rozumět incidenty, které se odehrávají na moři.

1.1.2 Novověké pirátství

Opravdový nástup pirátství je ale spojen až s novověkem. V roce 1494 papež smlouvou z Tordesillas uznává právo Španělska na veškeré území západně od 48° z. d. Od 50. let 16. století francouzští privatýři toto privilegium zpochybňovali a napadali španělské lodě v těchto državách. (Baer 2008:19) O pár desetiletí později se v souvislosti s blížícím konfliktem mezi Španělskem a Anglií přidali privatýři pod patronací anglické koruny. Privatýrské mise (například známá mise Francise Drakea) se staly integrální součástí mocenské politiky. V roce 1655 Anglie odtrhla ze španělských držav Jamaiku a usadila tam bukanýry, kteří měli bránit ostrov před španělskými ambicemi dobýt jej zpět (Leeson 2009:8).

Léta 1660 – 1690 jsou vrcholnou etapou státem podporovaného pirátství. Privatýrské oprávnění zvané kaperský list (*Letter of Marque*, podle dovození překračovat „hranici“, to jest *mark* v němčině) zaručovalo vládě podíl na zisku z kořistného útoku na nepřátelskou loď. Mnozí privatýři po skončení válečného konfliktu, po který měli na nepřátelské lodě mandát útočit, nenechali své nabyté zkušenosti ležet ladem a pokračovali v pirátské kariéře. To byl třeba případ kapitána Williama Kidda (Konstam 2008:5). Proti takovému jednání se ve

státech, které původně vydaly privatýrskou licenci, začal zvedat odpor. Anglické právo už od počátku 17. století pirátství explicitně uvádělo a zakazovalo. Podle zákona byl pirátem „ten, jehož majetek, na moři nabytý, nebyl povolen uznávanou mocí“ (Baer 2008:21). Pirátství ale spadalo do jurisdikce admirality ve vzdáleném Londýně, a tak nebylo stíhání pirátských skutků, které se ve valné většině odehrávaly na druhé straně světa v Karibiku, nejpružnější. V roce 1696 byl přijat nový zákon o plavbě, který ustavoval v koloniích viceadmiraltní soudní dvory. Na rostoucí pravděpodobnost postihu reagovali někteří piráti tím, že přesunuli své operační teritorium do oblasti Indického oceánu, k Madagaskaru, a do oblasti Rudého moře (Baer 2008:16,24).

Ani zřízení viceadmiraltních soudů v koloniích nedokázalo hned zabránit mohutnému rozmachu pirátství. S koncem dlouhé války mezi Anglií a Francií se přístavy naplnily zástupy nezaměstnaných námořníků. Pro kapitány, kteří ještě donedávna drželi privatýrskou licenci, nebylo těžké najít posádku, se kterou by pokračovali v tom, co se předtím naučili. Období přibližně mezi lety 1770 až 1730 bývá označováno za *zlatý věk* pirátství. Pro piráty se staly zaslíbenými vodami oblasti Karibiku, ale taky východní pobřeží severní Ameriky, západoafrické pobřeží a Indický oceán (takzvaný pirátský okruh sledoval trasy z Indie do Ameriky) (Konstam 2008:5). Tato etapa pirátských dějin a tento druh pirátství bude v této práci zjednodušeně označován jako karibské pirátství.

Do karibského pirátství zlatého věku spadají příběhy nejslavnějších pirátských kapitánů, jako byli Edward „Blackbeard“ (Černovous) Teach nebo Bartholomew Roberts. Věhlasní kapitáni dokázali se svými posádkami za relativně krátká období svých kariér, které trvaly několik málo let, spíš měsíců, a končily většinou jejich chycením a popravou, ukořistit ohromná bohatství. Už v roce 1695 posádka kapitána Henryho Everyho uloupila kořist drahých kovů a šperků ve výši 600 000 liber. Na jednoho člena posádky tak vycházel podíl 1 000 liber, což je zhruba ekvivalent čtyřicetiletého příjmu běžného námořníka na obchodní lodi. Například v roce 1720 posádka kapitána Christophera Condenta ukořistila sumu v přepočtu 3 000 liber na jednoho námořníka. Pro srovnání, mezi léty 1689 – 1740 průměrná roční výplata jednoho průměrného námořníka činila něco mezi 15 a 33 librami. Ne všechny pirátské posádky si samozřejmě připisovaly takovéto úspěchy. To nic ovšem nemění na tom, že z hlediska odměny byla pro běžného námořníka pirátská kariéra více než lákavá. Stačila jedna zdařilá expedice a pirát se s vydělanými penězi mohl odebrat na „zasloužený“ odpočinek (Leeson 2009:12-14).

Vidina vysokých výdělků přiváděla do pirátských řad nemalé počty námořníků. V období zlatého věku některé odhady hovoří o 2 000 pirátech. Ve stejné době bylo v anglickém královském námořnictvu zaměstnáno pouze 13 000 námořníků (Leeson 2009:9).

Závratnost výnosů pirátské aktivity by neměla vyvolat dojem, že tyto peníze pirátům přicházely bez jejich přičinění. Piráti museli disponovat plavidlem, které bylo schopno v boji porazit obchodní loď. Pirátské lodě tak byly rychlejší a lépe ovladatelné než běžné obchodní lodě. Aby měli piráti jistotu, že obchodní loď přemohou, musely být pirátské lodě vyzbrojeny větším počtem děl.

Samotné materiální vybavení ale neposkytovalo výhodu, nebylo-li ovládáno dobře vycvičenou posádkou. V tomto ohledu pirátské lodě nikterak nezaostávaly za obchodními loděmi. Navíc se vyznačovaly početní převahou. Na standardních obchodních lodích s výtlačkem kolem dvou set tun na začátku 18. století sloužilo pouze 13 až 17 mužů. Naproti tomu na pirátských lodích měla posádka v průměru 80 mužů. Občas se vyskytla posádka o 120 mužích. Největší pirátské posádky čítaly od 150 do 200 mužů. Někdy pirátské skupiny zformovaly skvadronu několika lodí. Je známo, že například kapitán Bartholomew Roberts v jeden čas velel 508 mužům na palubě čtyř lodí (Leeson 2009:9-10). Takovéto počty dávaly pirátům nad obchodními loděmi, na které útočili, pohodlnou převahu.

Toho, že pirátské lodě měly pohodlnou bojovou převahu nad obchodními loděmi, šlo využít pasivně. Stačilo dát na srozuměnou, že obchodní loď čeká kontakt s pirátskou lodí, a posádka obchodní lodě si snadno spočítala své šance. Piráti jednoduše vyvěsili nechvalně proslulou vlajku, typicky lebku se zkříženými hnáty na černém poli, a posádka obchodní lodi měla na vybranou. Buď se vzdá, podrobí se vůli útočících pirátů a vydá všechno cenné, anebo se postaví na odpor. V prvním případě jí budou pouze sebrány cennosti a jinak jí nebude ublíženo. Ve druhém případě, kdy bude klást odpor, bude proti ní použita síla a bude s největší pravděpodobností zmasakrována. Je zřejmé, co si napadená posádka spíš zvolila.

Pirátský úděl ale nesestával jen z nalezení kořisti, pohrůžky nemilosrdným zacházením a inkasování tučného lupu. Pirát nečelil jenom občasnému riziku, že se mu sem tam někdo odmítne podřídit a že bude muset bojovat. Pirát čelil permanentnímu riziku, že bude dopaden a poslán na smrt. Pirátství bylo totiž hrdelním zločinem, který se trestal pověšením. Na konci 17. století byli k těmto trestům odsuzováni pouze kapitáni. S tím jak viceadmirální soudy v koloniích dostávaly více pravomocí, byly tyto tresty ukládány i dalším členům pirátských band. Nakonec nebylo v zásadě rozdílu, jestli jedinec někoho během své mise zabil, oloupil nebo byl pouze členem pirátské posádky. Pokud mu bylo pirátství prokázáno, čekala ho šibenice. Ke zdůraznění exemplárnosti trestů bývala těla oběšenců po dlouhou dobu vystavována na frekventovaných veřejných místech, aby se na nich podepsalo počasí a ptactvo (Konstam 2008:55-58). Odstrašující kampaň státních orgánů se snažila slibnou perspektivu pirátského života co nejvíce zkalit. Kromě zpřísnění trestů pro piráty byla přijata další opatření, která postihovala aktivní i pasivní spolupráci s piráty nebo třeba liknavost při jejich potírání (Leeson 2009:145-148).

Kombinace zostřených opatření přispěla k tomu, že na konci druhého a ve třetím desetiletí 18. století se pirátství stalo méně pohodlnou a mnohem rizikovější aktivitou. K tomu se Británii podařilo uvolnit námořní síly vázané v jiných ozbrojených konfliktech. Nově nasazené vojenské námořnictvo postupně chytalo všechny nechvalně známé pirátské posádky. Byly s nimi prováděny demonstrativní soudní procesy. Pirátská populace z maxima 2 000 v roce 1720 prořídla na polovinu v roce 1723 a ztenčila se na několik stovek pirátů v roce 1726 (Leeson 2009:200-201). Zlatý věk pirátství, který byl někdy označován jako „válka pirátů s celým světem“ (Baer 2008:16), směřoval ke konci. V roce 1730 se na ostrově Réunion konala poprava posledního známějšího pirátského kapitána Olivera La Boucheho.

Konec zlatého věku pirátství neznamenal úplný ústup pirátství. Atlantický a Indický oceán sice pro piráty ztratil na přitažlivosti, některé odlehlejší orientální oblasti ale pirátům stále poskytovaly příležitosti. Už v 17. století se ve východní Asii rozmáhalo pirátství v širokém měřítku. Na začátku 19. století Jihočínské moře ovládala konfederace 40 000 pirátů sídlících v čínském Kantonu (Boot 2009). Tato konfederace opanovala vesnice na pobřeží. Silou mohla být srovnávána s námořnictvem v Číně tehdy vládnoucí dynastie Qing (Wikipedia... Piracy 2010). Naneštěstí nejsou dostupné informace, které by dovolovaly důkladné srovnání se somálským pirátstvím.

1.1.3 Moderní pirátství

Pirátství se na světových mořích objevuje dodnes. Pokud jsou platné tři charakteristiky, kterými bylo na začátku pirátství vymezeno, pirátství je zde stále v nějaké formě přítomno. Lze předpokládat, že někteří lidé stále chtějí zbohatnout tak, že si přisvojí cizí majetek. Lze rovněž předpokládat, že někteří lidé se nechtějí vzdát násilí jako prostředku překonání bariér při dosahování svých cílů. A konečně lze předpokládat, že moře zůstává specifickým prostorem, který není někým zcela kontrolován, a že se po něm pohybují pro lidi cenné věci.

Moderní pirátství se od toho historického v motivech nebo příležitostech příliš neliší. Stále existuje zájem provádět pirátskou aktivitu a stále jsou k dispozici lokality, které jsou pro to příhodné. Většina pirátství se dnes soustřeďuje do oblastí Malackého průlivu v jihovýchodní Asii mezi Malajsií a Indonésií, Guinejského zálivu na západě Afriky, ale zejména na východní pobřeží Afriky, obklopené Indickým oceánem a Rudým mořem, do takzvaného Afrického rohu.

Ze zmiňovaných oblastí zdaleka největší rozmach zažívá pirátství v okolí Afrického rohu. Na africké pevnině je bezprostředně navázáno na Somálsko, a proto toto pirátství bývá označováno za somálské. Zdejší pirátství od 90. let 20. století v jistém ohledu navázalo na tři sta let starou tradici historického pirátství v Indickém oceánu. Tentokrát ale nebylo důsledkem ambic „evropských“ pirátů, kteří své působiště přesunuli z Atlantiku, ale bylo výsledkem jednání prostých Somálců.

Kořeny pirátství v somálských vodách lze hledat u tamějšího rybolovu. Počátkem 90. let začaly při somálském pobřeží operovat evropské, asijské a rovněž cizí africké rybářské lodě, které tím využívaly oslabené moci somálské vlády. Při neexistenci somálské pobřežní stráže snadno zasahovaly do somálských výsostných vod. Výtěžnost zdejších lovišť se místním rybářům rapidně ztenčovala. Lokální rybářský průmysl začal kolabovat (Piracy Attacks off... 2009). Drobní somálští rybáři se cizím plavidlům stavěli na odpor a odhodlali se na ně útočit. Někdy se jim podařilo posádku těchto plavidel přemoci, zajmout a následně se pak mohli dožadovat „výpalného“. Tvrdili přitom, že vlastně ochraňují somálské přírodní zdroje a že tyto platby by měly být vnímány jako legitimní zdanění. Jelikož Somálsku následkem občanské války v té době chyběla funkční vláda, na obranu používali argument, že tímto jednáním úlohu vlády supluje (Chatham House... 2008:5; Axe 2009:31).

Postupně si místní rybáři vyzkoušeli výnosnost této nátlakové aktivity ve srovnání s běžným rybařením. Řada z nich postupem času plně přeorientovala na nové „řemeslo“. (Nejsou ovšem k dispozici informace o tom, nakolik je současné pirátství záležitostí bývalých rybářů. Lze se ale domnívat, že po 15 letech současná generace pirátů už není přímo spojena s rybářstvím.) Zároveň si novodobí somálští piráti uvědomovali, že víc než drobné cennosti na palubě těchto plavidel má větší cenu fakt, že dostávají pod kontrolu posádku napadené lodi. Tu zpravidla tvořili nikoli najatí nádeníci z blízkých přístavů, ale profesionální námořníci. Za ně mohli piráti od majitelů napadených lodí inkasovat nemalé výkupné. Na ještě větší výkupné si mohli přijít, pokud zajali nikoli rybářskou loď, ale plavidlo, které převáželo nějaký cenný náklad. Pirátství se v Somálsku stalo výnosným živobytím (An Insight to pirate... 2009).

V oblasti Afrického rohu došlo k bezprecedentnímu nárůstu pirátství od roku 2008. Podle dat Mezinárodního námořního úřadu bylo v roce 2008 somálskými piráty provedeno 111 útoků. Úspěšně zajatých posádek bylo při tom 42. Za rok 2009 bylo zaznamenáno už 217 útoků, z toho povedených 47 (UN 2010:35-36). Jiné zdroje uvádějí o něco vyšší údaje, totiž 222 útoků v roce 2009, z toho úspěšných 59 (IMO 2010).

Charakteristickým znakem somálského pirátství, kterým se liší od toho historického, je, že se nesnaží o maximální lup ale o maximální výkupné. Třebaže není snadné získat údaje o výši skutečně vyplacených výkupných, je zřejmé, že celková částka jde do desítek milionů USD ročně. Na jednu unesenou loď v roce 2008 vycházelo průměrné výkupné 1,25 milionu USD. O rok později měla být průměrná částka už kolem 1,75 milionu USD. Skutečné výkupné se liší podle typu lodi a počtů zajatých členů posádek od řádu stovek tisíc dolarů až po jednu zaznamenaných 5,5 milionu dolarů (UN 2010:36).

Vysoké sumy výkupného lákají do pirátských řad nové a nové dobrovolníky. Zatímco v roce 2006 se pirátství věnovaly desítky osob, na konci roku 2008 bylo do pirátství zapojeno odhadem 1 000 až 1 500 lidí. (UN 2008:28) S rostoucími počty účastníků se rozšiřuje taky operační radius. Somálské pirátství už nepostihuje jen pobřežní oblasti, ale někteří piráti se vydávají až stovky námořních mil od pobřeží (UN 2010:36). Proto jsou častěji i využívány takzvané mateřské lodě, které představují plovoucí předsunutou základnu. Mateřské lodě jsou většinou pro ten účel zvláště unesené rybářské lodě (UN 2008:30). Ať už somálští piráti využívají pomoci mateřských lodí nebo pracují bez nich, vlastní útok na vyhlédnutou loď vedou z několika malých rychlých člunů obsazených několika piráty. Musejí se z nich dostat na palubu dané lodě, vzít posádku jako rukojmí a vyjednat co nejvyšší výkupné.

I když se skutečnost, že somálští piráti operují z malých plavidel, může jevit jako výrazná odlišnost od historického pirátství, zásadní rozdíl spočívá v tom, že chtějí dostat výkupné a nikoli uloupit kořist.

1.2 Geografie pirátství

Stejně tak jako k aktům pirátství docházelo v různých dobách s různou četností, stejně tak není prostorový výskyt pirátství rovnoměrný. Na začátku 18. století se pirátství silně

rozmáhalo v Karibském moři. Na začátku 21. století k němu intenzivně dochází u somálského pobřeží (222 incidentů podle IMO (2010)). Ale zároveň prakticky nejsou zprávy o tom, že by k němu docházelo v Karibiku (6 incidentů podle IMO (2010)). Výskyt pirátství totiž závisí na faktorech jeho vzniku. Jejich přítomnost je určující pro to, jestli bude k pirátství docházet a v jaké míře.

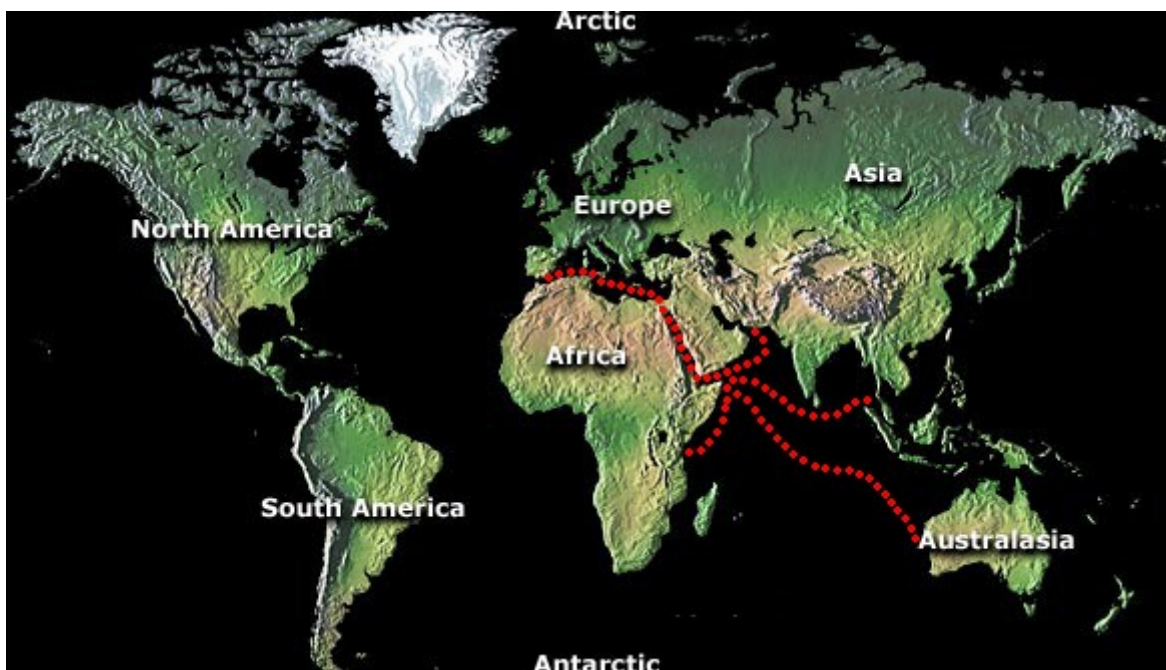
Obrázek 1: Stylizovaná mapa Karibiku



Pramen: candlelightstories.com [online] 2010 [cit. 2010-06-05] Dostupný z WWW: <http://www.candlelightstories.com/Pirates/Map1.JPG>.

Aby se pirátství mohlo široce rozvíjet, musí mít k dispozici silný zdroj příjmů. Po moři se musí v dané oblasti pohybovat velké množství potenciálních kořistí. Pokud bude do úvahy brána inkriminovaná oblast Afrického rohu, ta je v současnosti rušnou křižovatkou námořních obchodních tras. Oblast protínají námořní koridory pro plavidla všech druhů, ze Středozemního moře, skrz Suezský kanál a Rudé moře, přes Adenský záliv do Indického oceánu. Šířka Adenského zálivu 170 námořních mil (to je asi 315 km) v nejbližších místech a obvyklých 100 námořních mil (čili 185 km) jinde svádí veškerou dopravu do těsné blízkosti somálského pobřeží. Ročně propluje těmito cestami odhadem 30 000 plavidel (UN 2008:28).

Obrázek 2: Námořní plavební trasy kolem Afrického rohu



Pramen: autor, bugbog.com[online][cit 2010-05-31] Dostupné z WWW: <http://www.bugbog.com/images/maps/world-map.jpg>.

Samotná přítomnost zdrojů pro nástup pirátství nestačí. V oblasti musí navíc panovat takové podmínky, které umožňují užití násilí jako prostředku jednání. Ideální podmínky pro rozšíření pirátství v oblasti Afrického rohu představuje země, která leží uprostřed – Somálsko. Jediněčná kombinace polohy Somálska a jeho politického, ekonomického a sociálního charakteru z něj potom dělá v současnosti hlavní centrum světových pirátských aktivit.

1.2.1 Somálsko

Somálsko se svými přírodními podmínkami příliš nevytéká z regionálních afrických poměrů. Země leží na východní straně Afrického rohu, na západě sousedí Etiopií, Keňou a Džibutskem. Severní část somálského území, která přiléhá k Adenskému zálivu, je pokryta vysočinou. V jižní části při Indickém oceánu je terén rovinatý, převážně pouštního a savanovitého charakteru. Klima zde převládá horké a suché, na jihu s velmi krátkým obdobím dešťů. Somálsko dohromady zabírá plochu necelých 638 000 km² (což je zhruba rozloha Ukrajiny nebo osminásobku České republiky) (Vše o Zemi 1998:332).

V zemi žije podle odhadů asi 10 milionů lidí, přičemž věková skladba obyvatelstva je vychýlena značně ve prospěch mladých. 45% obyvatel je mladších 15 let, v produktivním věku 15-64 let je 52% obyvatel a pouhá 3% lidí jsou starší 65 let. Očekávaná délka dožití se zvyšuje a v současnosti je na 50 letech. Gramotnost somálské populace dosahuje úrovně 38%. Naprostá většina obyvatel jsou sunnitští muslimové (99%), islám je státním náboženstvím (CIA... Somalia 2010).

Obecně vzato, Somálsko patří k nejhudším a ekonomicky nejméně rozvinutým zemím na světě. Navzdory této skutečnosti v zemi funguje neformální hospodářství založené na tradičním pastevectví, obdělávání půdy (pěstuje se čirok, kukuřice a cukrová třtina), remitancích a poněkud překvapivě telekomunikacích. Z celého hospodářství tvoří zemědělství 65% produktu, průmysl pouze 10% a služby 25%. HDP za rok 2009 činí podle parity kupní síly 5,731 mld. USD, což v přepočtu na hlavu znamená přibližně 600 USD (HDP České republiky per capita v té době 25 100 USD) (CIA... Somalia 2010).

Území dnešního Somálska v 10. století kolonizovali Arabové. Jimi založená města na pobřeží ovládli v 16. století Portugalci. Mezitím se v Somálsku z místních kmenů, které rozvíjely čilé obchodní styky s arabským světem i přes Indický oceán, vytvořila kompaktní islámská společnost. Potom se vláda nad tímto územím vystřídala mezi ománskými vládci a zanzibarským sultanátem. V roce 1884 ovládli severní část země Britové a na jihu kolonizaci v roce 1908 zpečetili Italové. Obě území se spojila v procesu dekolonizace při vyhlášení nezávislosti v roce 1960 (Státy světa 2002:627, Vše o Zemi 1998:332).

Nezávislé Somálsko pak procházelo chaotickým obdobím. V roce 1969 se k moci vojenským pučem dostal Muhammad Siad Barre, který v zemi nastolil socialistickou autoritářskou vládu. Na konci 70. let se země zapletla do ozbrojeného konfliktu se sousední Etiopií, když se neúspěšně pokusila anektovat pohraniční území Ogadenu, obývané převážně Somálci (Vše o Zemi 1998:332).

Nespokojenost s Barreho vládou na konci 80. let posílila hnutí Sjednocený somálský kongres (USC), které iniciovalo ozbrojené povstání. Boje přerostly v občanskou válku. V lednu 1990 byl diktátor Barre svržen a moc měla přejít na prozatímního prezidenta Alího Mahdího Muhammada z USC. Mezi znesvářenými klanovými skupinami ale vypukly boje. V květnu 1991 se severní Somálsko (někdejší britská kolonie) odtrhlo a vyhlásilo nezávislou zemi Republiku Somaliland, která však nebyla mezinárodně uznána. Přetrvávající boje si v prosinci 1992 vynutily vyslání mnohonárodních mírových sil pod mandátem OSN, které měly konflikt urovnat odzbrojením zneprátených skupin a dohlédnout na distribuci humanitární pomoci. Předáci znesvářených skupin několikrát podepsali příměří, ale to bylo opakovaně porušováno. Po dalším ze série podepsaných příměří z května 1994 byla většina zahraničních jednotek ze země stažena (Vše o zemi 1998:332).

Ani po stažení mezinárodních jednotek nezavládl v zemi klid. Ústřední vláda byla natolik ochromena, že se země fakticky rozpadla na menší panství, založená na odvěkých klanových strukturách nebo na momentální síle jednotlivých ozbrojených skupin. Somálsko spadlo do kategorie *failed states*, neboli zhroucených států, jimiž se rozumí státy, jejichž centrální vlády jsou natolik slabé, že prakticky nemají svá území pod kontrolou a neposkytují veřejné služby. (Fund for Peace... 2009) V roce 2004 byla v keňském Nairobi zformována Prozatímní federální vláda. O faktickou moc se ale v Somálsku přetahovala Aliance za obnovení míru a proti terorismu (ARPCT), vytvořená mogadišskými místními vládci, takzvanými warlords, a Svaz islámských soudů (ICU), nábožensky profilovaná politická skupina prosazující právo šaría. V roce 2006 se islamistům z ICU podařilo vytlačit ARPCT z hlavního města Mogadiša.

Rostoucí moci ICU silně oponovaly ostatní skupiny, včetně přechodné vlády. Nakonec se nové kolo občanské války podařilo zmrazit sestavením koaliční vlády. Ani ta ale nemá pod kontrolou celé somálské území (Wikipedia... Battle of Mogadishu (2006) 2010). Vzbouřené síly momentálně (květen 2010) kontrolují jižní část centrálního Somálska a části Mogadiša (US State Department... 2010).

1.2.2 Somálsko a pirátství

Pirátství se u somálského pobřeží začalo rozmáhat v 90. letech. Souviselo to s paralizací somálské státní moci, která se hroutila pod tlakem občanské války. Vláda, která nedokázala mít pod kontrolou situaci na pevnině, mohla dost obtížně kontrolovat poměry na moři.

Na pevnině se pirátské aktivity koncentrují do dvou oblastí. První ohnisko leží v Puntlandu na severovýchodě země, druhé přímo v centrálním Somálsku. Obě lokality co do příznivosti přírodních podmínek pro provozování pirátství nijak zvlášť nevynikají nad ostatními v Somálsku. Specifické společenské poměry ale způsobují, že pirátství kvete právě v těchto dvou regionech (UN 2010:37).

Obrázek 3: Somálsko a hlavní oblasti spojované s pirátstvím



Pramen: autor, CIA The World Factbook: Somalia [online] [cit. 2010-05-30] Dostupný z WWW: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/maps/maptemplate_so.html.

Puntland je autonomní provincií, která si udržuje vlastní státní struktury, včetně s prezidentem. Na rozdíl od Somalilandu Puntland neusiluje o úplnou nezávislost na somálském státu, ale pouze o částečnou samostatnost (Growth Equities... 2007:7). Sám si například organizuje ozbrojené síly. Pirátská síť v Puntlandu se opírá hlavně o příslušníky klanu *Majarteen*. Za nejnápadnější osobu této sítě je považován Farah Hirsi Kulan „Boyah“. Pirátům se podařilo získat přízeň místních úřadů, a tak se zde pirátství odehrává pod částečnou patronací a ochranou samotné státní moci, i když ta deklaratorně proti němu vystupuje. Pirátství v této oblasti je spojováno hlavně s městem Eyl, nebo aktuálněji s přístavy Gara'ad a Laasqoray (UN 2008:29-32, UN 2010:36-41).

V centrálním Somálsku pirátská síť zahrnuje především členy klanu *Habar Gidir*. Prominentním lídrem pirátů se zde stal Mohamed Abdi Hassan „Afweyne“. Na rozdíl od Puntlandu, kde pirátství koexistuje se státní mocí, v středním Somálsku pirátství vyrůstá v anarchickém prostředí klanových bojůvek a panství lokálních warlords. Centrem pirátství se zde stala hlavně města při pobřeží, Harardheere a Hobyo (UN 2008:29-32, 2010:36-41).

Ještě výhodnější teritorium pro pirátské operace by představovalo pobřeží Somalilandu, které leží ještě blíže k mezinárodním přepravním trasám v úžině Bab-al-Mandab a Adenskému zálivu. Na rozdíl od puntlandské vlády ale somalilandské úřady zastávají tvrdší a rozhodnější postoj proti pirátství (UN 2010:37).

2 Pirátská organizace

Tato kapitola vyloží základní organizaci pirátů. Nejdříve bude vysvětleno, proč je pro piráty prospěšné se sdružovat a organizovat. Následně bude pirátská organizace prozkoumána z hlediska koordinačních mechanismů, které používá. Bude se postupovat tak, že nejprve bude vysvětlena organizace a koordinace historických karibských pirátů v souvislosti s tím, jak byly v té době koordinovány běžné obchodní lodě. Následně bude věnována pozornost organizaci a koordinaci moderních somálských pirátů. Na konci bude vymezena typická velikost jak karibské, tak somálské pirátské organizace.

Piráství je neproduktivní. Piráti totiž využívají produktivní zdroje k redistribuci bohatství. Potom musí také jejich protivníci používat produktivní zdroje k neproduktivní obraně před piráty, v případě obchodníků, nebo k útoku na piráty a jejich potírání, v případě států (Bhagwati 1982). Přitom při provádění pirátství existuje tendence k ničení bohatství, protože pirátství se občas nevyhne boji. Eventuální zničení statků je ale nežádoucím důsledkem, jelikož snižuje množství toho, co je k dispozici pro hlavní účel pirátství – redistribuci bohatství. Cílem pirátství je, aby množství spotřebovaných zdrojů bylo nižší než množství bohatství, které je přesouváno. Výnosy z pirátství, čili kořist nebo výkupné, by měly převýšit náklady.

Motivace individuálního piráta je prostá - získat maximální kořist nebo výkupné. Přitom vynakládá úsilí, které zahrnuje jak peníze, tak fyzickou a duševní energii a riziko poškození zdraví, ne-li ztráty celého života. Hypoteticky samotný pirát požadovaného cíle dosáhne jen vzácně. To, co do svého pirátství sám vkládá, dalece převyšuje to, co si z něj může odnést. Musí se dostatečně vyzbrojit, aby disponoval skutečně donucovacími prostředky. Musí získat loď, aby se ke své kořisti plující po moři dostal. Ale především, musí si najít takovou kořist, kterou má šanci přemoci. Pravděpodobnost, že najde takto adekvátního protivníka, je natolik malá, že reálné výnosy jeho pirátské aktivity jsou zpravidla přesaženy vynaloženými náklady.

Jedinci se samostatné pirátství příliš nevyplácí. To ho vede ke spolupráci s jinými jedinci, kteří se rovněž chtějí věnovat pirátství. Pokud se spojí do koalice, rostou šance, že potkají objekt, který budou schopni přemoci. Jak se jim zvyšuje pravděpodobnost setkání se souměřitelným protivníkem, roste reálný výnos jejich pirátské činnosti. Dohromady si mohou přijít na víc, než kdyby operovali každý sám.

Hlavní výhoda spolčení se do pirátské koalice ale nespočívá v tom, že tato koalice se může dostat do kontaktu s větším počtem potenciálních terčů k útoku. Hlavní výhoda spočívá v tom, že pirátské koalici mohou podstatně klesnout enormní náklady, kterým je každý pirát vystaven při samostatném útoku. To, co si předtím všechno musel samostatný pirát obstarat sám, se rázem může rozdělit mezi členy koalice. Přirozeně se to vztahuje nejen na materiální náklady, ale i na náklady práce, kterou musejí piráti vyvinout (Eggertsson 1999:163). Jednotliví členové koalice pak nemusí plnit všechny úkoly s pirátstvím spojené, ale mohou se specializovat. To umožňuje zvýšit jejich produktivitu, protože stejného výsledku dosáhnou při nižších nákladech.

2.1 Koordinace

Vytvoření koalice zbaví piráty některých nákladů, ale přinese jim nové – manažerské – náklady na organizaci. Nyní je nutné prozkoumat, jaký mechanismus piráti historicky a dnes používají k tomu, aby jejich manažerské náklady byly co nejnižší.

2.1.1 Koordinace a organizace karibského pirátství

Piráti při svém jednání používají násilné metody. Tím se karibské pirátství, jak je známo z konce 17. a začátku 18. století, neliší o ostatních druhů pirátství. Proto lze pirátství považovat za kriminální bojový podnik. Odvěká historická zkušenost ukazuje, že pro boj se nejlépe hodí *hierarchická* organizace. Ostatní organizační principy obvykle v konfliktech prohrávají, neboť v té chvíli je zapotřebí rychlého a nezpochybňovaného rozhodování, které nejspolehlivěji poskytuje právě hierarchické uspořádání. Stejně tak ve prospěch hierarchické organizace svědčí fakt, že se pirátství odehrává na moři, kde mají neustále se měnící se přírodní podmínky velký vliv (Leeson 2009:85). V té chvíli je opět nutné, aby rozhodování probíhalo neprodleně a nekomplikovaně.

Kromě vymezení vztahů nadřazenosti a podřízenosti, které bylo v momentě boje s protivníkem nebo s nepříznivými povětrnostními podmínkami nezbytné pro splnění účelu pirátské mise, bylo potřeba mít mechanismus jak udržovat pořádek, jak rozdávat přídělky, jak vyplácet mzdy, jak trestat vzpurné členy posádky a podobně. Prvotním řešením bylo soustředit všechny tyto kompetence a zohlednit nutnost subordinace do funkce kapitána (Leeson 2009:27).

Pirátské lodě se tedy co do organizační struktury principiálně nelišily od obchodních lodí, které se tehdy pohybovaly po moři a které piráti napadali. Posádky pirátských lodí se musely řídit podobnými principy subordinace a koordinace, protože se stejně jako na obchodních lodích musely vypořádávat s nepříznivými podmínkami, které na moři mohly nastat, a musely dobře fungovat v případě boje s nepřítelem. Tak jako posádce obchodní loď velel kapitán, který byl zodpovědný za splnění jejich obchodního poslání, tak v čele pirátské posádky stál kapitán, který odpovídal za splnění jejich pirátské mise.

Kapitán obchodní lodi řídil posádku i plavidlo, ale jeho vlastníkem ani vlastníkem nákladu, který přepravovali, v naprosté většině případů nebyl. Loď i náklad byly majetkem obchodníka nebo skupiny obchodníků. Ti se na lodi obvykle neplavili, protože jejich specializací byl obchod na pevnině a ne řízení lodě. Jelikož ten, kdo loď a potažmo celý obchodní podnik vlastnil, nebyl po dobu plavby přítomen, vznikal klasický problém principál-agent (Leeson 2009:37-38). Principálem se rozumí ten, kdo si najme agenta, aby jednal jeho jménem, protože principál sám jednat nemůže nebo se mu to nevyplatí. Zájmy agenta ale nejsou plně totožné se zájmy principála. Protože principál nemůže agenta monitorovat, agent nemusí jednat plně v zájmu principála (Furubotn – Richter 2000:22-23). Na obchodních lodích tak mohlo docházet například k neopatrnému zacházení s nákladem, zpronevěře svěřených peněz nebo dokonce ke krádeži celé lodě.

Majitelé obchodních lodí vystavení problému principál-agent se museli s těmito riziky vypořádat. Nejjednodušším způsobem bylo zainteresovat agenta na podniku plavby majetkově. Nominovali tedy kapitána, který držel částečný majetkový podíl, a proto byl částečně agentem i principálem. Kapitán měl pak zájem jednat ve prospěch majitele, protože sám byl částečně majitelem. Dalším způsobem jak si pojistit jednání kapitána, bylo vybrat kapitána, který byl s majitelem lodi nějak spřízněn. Pokud se podařilo redukovat problém principál-agent ve vztahu majitel-kapitán, zbývalo vyřešit, jak překonat rozdíl v zájmech mezi majitelem a kapitánem na jedné straně a ostatních členech posádky. Opět nejjednodušší cestou bylo obdařit kapitána autoritářskými kompetencemi. Pokud by někdo z posádky měl jednat proti zájmu vlastníka, kapitán ho mohl potrestat. Nakonec důsledkem řešení problému principál-agent na obchodních lodích byla taková organizace, že posádku řídil autoritářský kapitán (Leeson 2009:38-40).

Na rozdíl od obchodních lodí pirátské lodě nebyly předmětem problému principál-agent. Protože je piráti prakticky vždy ukořistili, stávaly se majetkem jejich společenství, i když nelegálně nabytým. Pirátská posádka, která se na lodi plavila, byla jejím stále přítomným vlastníkem (Leeson 2009:41). Z dostupných informací není zřejmé, jak každý jednotlivý pirát mohl nakládat se svým podílem a jestli byl při odchodu z pirátské organizace vyplacen. Ze skutečnosti, že se neví o tom, že by při vstupu do organizace pirát musel vkládat nějaký podíl, lze vyvozovat, že ani při odchodu nebyl vyplácen. Důvodem mohlo být, že pro piráty bylo těžké průběžně stanovovat hodnotu společného jmění organizace, a tedy bylo prakticky nemožné vyčíslit podíl piráta, který chtěl vstoupit nebo odejít.

Skutečnost, že piráti loď společně vlastnili, je neznamenala nutnost mít mechanismus, který by zajistil koordinaci jejich aktivit. Stále bylo pro ně nezbytné se organizovat hierarchicky. Stále bylo pro ně nezbytné mít v autoritu, která rozhoduje v naléhavých situacích. Pozice kapitána byla z tohoto důvodu stejně potřebná jako na obchodních lodích.

Funkce kapitána musela být na pirátských lodích nějak obsazena. Pokud platilo, že na obchodní loď najímali kapitány jejich majitelé, pak na pirátských lodích to analogicky byli všichni piráti, protože ti byli jejich majiteli. Každému pirátovi náležel jeden díl společného majetku, proto se i na výběru kapitána podílel rovnocenně. To tedy v důsledku znamenalo, že kapitán musel být demokraticky volen. Celkově vzato, kriminálnost pirátského jednání vedla k tomu, že si piráti ustavili demokracii. Pozoruhodné je, že piráti to učinili už o víc jak půl století před vytvořením demokratické vlády v (budoucích) Spojených státech amerických (Leeson 2009:24,41).

Demokratická volba pirátského kapitána stála na principu *jeden muž – jeden hlas*. Pro zvolení kapitána bylo zapotřebí většiny hlasů, stejně tak pro jeho odvolání. Mohou se vyskytnout pochybnosti, jestli demokracie pirátům nerozvrátila tolik potřebnou hierarchickou organizaci. Stačilo, aby se většině pirátů znelíbilo jednání stávajícího kapitána, a ten mohl být sesazen. Ve skutečnosti bylo jednotné velení stále garantováno. V době nebezpečí, kdy se loď třeba chystala napadnout obchodní loď nebo třeba když se musela sama bránit útoku ze strany válečné lodě, byla veškerá exekutivní moc soustředěna v ruce kapitána a ten měl

autoritativní moc rozhodovat. V normální době, kdy se nechystala žádná akce, mohlo být vůdcovství kapitána zpochybněno a ten mohl být vyměněn. To kapitány vůči posádce motivovalo k odpovědnému postupu. V mezidobí klidu se museli snažit se chovat korektně ke své posádce a nezneužívat svých pravomocí. V době boje museli prokázat vojevůdcovskou schopnost správně velet. Na rozdíl od kapitánů na obchodních lodích se nemohli chovat autoritářsky. Autoritativně, ale obezřetně museli jednat pouze ve výjimečných situacích (Leeson 2009:29,41).

Rovná volba kapitána všemi členy posádky nebyla jediným instrumentem, který bránil autoritářskému stylu vedení. Nebylo nezbytně nutné, aby se v osobě kapitána kumulovaly všechny kompetence, i ty, které nevyžadovaly okamžité autoritativní velení. Rozdělování proviantu, dělení kořisti nebo rozsuzování sporů mezi posádkou mohla obstarávat osoba, která nebyla kapitánem. Pro tyto účely existovala funkce *quartermastera* (proviantního důstojníka). Také pro obsazení tohoto místa se používala demokratická volba. Rozdělení funkcí kapitána a *quartermastera* na jednu stranu komplikovalo možnost, aby silnou exekutivní mocí nadaný kapitán mohl žít na úkor posádky, na druhou stranu to kapitánovi nechávalo dostatečně silné pravomoci pro vedení kořistných útoků a bojů (Leeson 2009:35-36).

Demokratická organizace pirátského společenství se neprojevovala jen ve volbě nadřazených autorit, ale také v celkovém postavení jednotlivých členů posádky. Kapitáni neměli nárok na zvláštní privilegium v přidělech proviantu nebo ubytování (Leeson 2009:33). Dokonce rozdělení výnosů pirátských aktivit podléhalo demokratickému klíči. Pravidlo jeden muž – jeden hlas znamenalo v základu také *jeden díl* kořisti (Leeson 2009:59). Tento princip odměňování sice neplatil stoprocentně (některé pracovní náročnější pozice měly odměny vyšší, viz kapitolu 3.1), ale stejně zůstávalo odměňování pirátů hodně rovnostářské. Avšak to, co se na povrchu jevílo jako demokratická organizace, o vrstvu níž připomínalo firmu se stejně velkými podílíky. Každý jednotlivý pirát představoval rovnocenného společníka pirátského podniku, jemuž náležel rovnocenný podíl na reziduálním důchodu.

2.1.2 Koordinace a organizace somálského pirátství

Moderní somálské pirátství není zbaveno potřeby koordinace. Dosažení cíle maximálního výkupného není nijak triviální úkol, protože je nutné úspěšně zkombinovat celou řadu dalších aktivit. Přitom stále platí, že pirátství zahrnuje násilný konflikt a probíhá na moři, na němž jsou podmínky inherentně nestabilní. Boj pirátů s jejich protivníky či obětmi se musí řídit rozumnými pokyny. A v nestálých poměrech na moři se všichni musejí podříditi vůli jedné autority. Obojí pirátskou organizaci vede k hierarchické struktuře.

Ovšem těžiště moderního somálského pirátství neleží jen v boji na moři a s mořem. Pokud historičtí karibští piráti zvládli obtíže plavby po moři a komplikace v bojích s protivníkem, mohli svou misi považovat za úspěšnou. Pokud moderní somálské piráti zvládnou manévry s loděmi a pokud konflikt s protivníkem skončí v jejich prospěch, stále je jejich mise dokončena jen z poloviny. Nastává fáze držení rukojmích, vyjednávání a vyplacení výkupného, což není už pouze záležitost vztahu piráti-zajatá posádka. Do akce jsou zahrnuty

další subjekty, včetně majitele napadeného plavidla, a její teritoriální záběr akce může rozšířit z moře na pevninu. V tom případě je zpravidla nutné získat svolení toho, kdo kontroluje přístav, ve kterém unesená loď zakotví. Je nutné informovat lokální autoritu, která akci zaštití. Na souši je třeba zabezpečit ochranu dalšími ozbrojenými muži. Je zároveň důležité sehnat vyjednavče. Nesmí se zapomenout na zajištění stravy a bezpečného internačního místa pro zajatce (UN 2010:99). Oproti karibskému pirátství všechny tyto úkony prodlužují jednu pirátskou operaci a vytvářejí další nároky na koordinaci. Karibští piráti jeden úspěšný útok provedli na moři a mohli se pustit do další akce. Somálští piráti jeden úspěšný útok zahájí na moři, někdy dokončí na moři, ale mezi tím se spojují s pevninou.

Koordinaci pirátské operace o takto rozšířeném záběru nemusí být nejvhodnější svěřit do rukou kapitána pirátské posádky operujícímu na moři. Kapitán pirátské lodě, v somálské realitě přesněji velitel námořní pirátské skupiny soustředěné na několika menších plavidlech, je klíčový pro bezproblémové řízení plavby a efektivní provedení útoku. Je žádoucí, aby schopnosti a pravomoci kapitána-velitele odpovídaly možnostem splnění těchto dvou rolí. Pro řízení těchto dvou aktivit je přítomnost velitele na moři nepostradatelná. Naopak pro koordinaci ostatních, s pirátstvím spojených aktivit může být přítomnost na moři spíš komplikací. Specializovat se na tuto roli může lépe někdo na pevnině.

Ústředí somálské pirátské organizace tedy leží na pobřeží. Hlavní organizátor pirátství z pobřeží koordinuje všechny nezbytné aktivity. Začne to tím, že tento organizátor počáteční investicí iniciuje pirátský podnik. Shromáždí skupinu osob, které materiálně vybaví loděmi, palivem, těžšími zbraněmi a municí. Takto zařízená ozbrojená skupina má následně operovat na moři (UN 2008:30). Protože na počátku tato osoba pirátský podnik iniciovala, stává se majitelem pirátské organizace, nebo jinak řečeno majitelem pirátské společnosti, jemuž náleží reziduální hodnota aktiv společnosti. Z dostupných zdrojů bohužel není zřejmé, jestli organizátor somálského pirátského podniku je vždy také investorem. Je známo, že do somálského pirátství investují lidé, kteří se na jeho řízení evidentně nepodílejí (Somali sea gangs... 2009). Jestli somálské pirátství řídí také lidé, kteří do něho neinvestují, není jisté. V každém případě za somálskou pirátskou společnost lze považovat kombinaci organizátora a námořní pirátské skupiny, do níž vkládají své podíly investoři.

Jestliže v somálské pirátské organizaci dochází k rozdělení vlastníka a samostatně působící skupiny pirátů, opět vystává problém principál-agent. Hlavní organizátor investuje a očekává, že bez jeho přítomnosti a přímého dohledu na moři působící milice udělá to, k čemu se zavázala. I zde musí existovat mechanismus, který by příslušníky námořní milice motivoval k plnění jejich úkolů. Ověřený způsob spočívá v zainteresování těchto řadových aktérů, tak aby se mohli podílet na výnosech jimi praktikovaného pirátství. Hlavní organizátor každému z nich přizná rovný podíl na reziduálním důchodu jejich činnosti. Stávají se tak držiteli podílů OSN pracovních zvaných *A-shares*, které je po úspěšném útoku, zajetí rukojmích a obdržení výkupného opravňují k rovnoměrné části ze sumy, která zbude po odečtení všech ostatních výdajů, především těch pobřežních na zajištění dodatečné ochrany, stravy, ubytování, služeb tlumočnicků a podobných věcí, a předem stanoveného podílu hlavního organizátora (UN 2019:99).

Naneštěstí nejsou dostupné informace o tom, jak se investoři jistí proti tomu, aby jim členové námořní skupiny poskytnuté čluny a vybavení neukradli. Pro velké investory není v nejhorším případě ztráta několika malých lodí a těžkých zbraní sice fatální, ale ani zanedbatelná. Pro malé investory, kteří se mohou dovolit financovat investici nebo investovat nějaký fyzický kapitál (zbraně a podobně) do jediného pirátského podniku, může být taková ztráta zásadní. Lze odhadovat, že vztahy mezi investory a organizátory na souši a piráty na moři jsou postaveny na reputaci a čerpají z klanové spřízněnosti nebo meziklanové pospolitosti (více viz kapitolu 5.2).

Ví se že, investor či investoři musejí být připraveni financovat několik neúspěšných pokusů o zajetí lodi s posádkou a možná čekat týdny, než se námořní pirátské skupině útok povede. Ale za počáteční investice v řádu tisíců až desetitisíců USD mohou dohromady očekávat 30% podíl na výkupném (Inside story... 2009). Jen v centrálním Somálsku si mohou si přitom vybírat patrně z desítek různých pirátských společností či organizací (Somali sea gangs... 2009).

2.2 Velikost organizace

Způsob, jakým se pirátská organizace vypořádá s problémem koordinace, je podstatný pro její funkčnost. Pro celkovou úspěšnost pirátské aktivity je tento způsob určující jen částečně. Aby byla pirátská akce účinná, musí mít pirátská organizace adekvátní velikost. Pokud by pirátská skupina byla konfrontována s nepřiměřeně silným protivníkem, i vnitřně výborně fungující organizace by nemusela obstát.

Protože pirátství probíhá na moři, primárním faktorem, který určuje velikost pirátské organizace, je technologie plavby. Standardní velikost plavidla představuje velikost potenciálního terče. Této normě se přizpůsobuje velikost pirátské organizace, což se vztahuje jak na historické, tak na moderní piráty.

Optimální velikost historického pirátského společenství byla dána velikostí jedné lodi – loď sloužila jako nejrozumnější prostředek vedení kořistného útoku a zároveň kapitán byl schopen její posádku ještě velitelsky kontrolovat. Menší počet členů posádky jedné pirátské lodi byl suboptimální z hlediska bojové schopnosti, neboť rozšířením posádky by se zvyšovaly šance na ukořistění většího bohatství a přitom by jen nepatrně vrostly náklady. Větší počet členů posádky byl rovněž suboptimální, protože loď byla prostorově limitovaná. Nejobvyklejší pirátská formace byla tudíž jedna loď s posádkou. Méně často piráti zformovali koalici více lodí (Leeson 2009:10). Vždy platilo, že se piráti zaměřovali na cíle, nad kterými měli co do počtu členů posádky převahu (standardně 5:1 až 10:1), aby minimalizovali pravděpodobnost boje, a pokud k němu došlo, alespoň ztráty z něj (Leeson 2009:9). Z hlediska členů posádky, pirátské lodě tedy útočily na menší obchodní lodě.

Optimální velikost moderní pirátské skupiny není příliš určována velikostí jejích vlastních plavidel. Piráti útok zpravidla realizují s pomocí formace několika rychlých člunů. Pro úspěšnost útoku je rozhodující početnost posádky lodě, kterou napadají, a vlastní velikost této

lodě. K samotnému útoku je nutné nasadit tolik ozbrojených mužů, aby byli schopni se dostat na palubu daného plavidla a, nejlépe bez boje, přemoci jeho posádku a udržet nad ním kontrolu. Vzhledem k dobré výzbroji pirátů a v podstatě ilegálnosti vyzbrojování posádek obchodních lodí je poměr pirátů ku napadené posádce 1:1 dostatečný (Axe 2009:31).

3 Fungování pirátské organizace

Tato kapitola popíše, jak se musejí piráti vnitřně organizovat, aby předcházeli některým problémům, které by jim komplikovaly dosažení cílů. Nejprve se vysvětlí, proč je nezbytné, aby si piráti uvnitř organizace dopředu regulovali vztahy mezi sebou zformulováním pravidel. Posléze bude popsáno, jaké techniky dříve používali karibští piráti, aby předcházeli vzájemným konfliktům, a jak tomu dnes předcházejí somálští piráti. Dále se zmíní, jakým způsobem se v pirátských organizacích, nejdříve karibských a pak somálských, eliminují vznikající negativní externality. Nakonec se vysvětlí, produkci jakého veřejného statku a jak musí karibské a somálské pirátské organizace zajistit.

Každá organizace potřebuje mít vhodný koordinační mechanismus. Tento koordinační mechanismus zužitkuje pracovní vstupy, které do organizace přinášejí její členové, s kapitálovými vstupy, kterými jsou členové organizace dále vybavováni, a to tak, aby byl co nejvíce splněn cíl, za kterým byla organizace vytvořena. Piráti a věci, které používají, včetně zbraní a lodí, mají být zkoordinováni tak, aby se organizace dostala k co největší kořisti nebo výkupnému.

Vzhledem k charakteru pirátské práce jako nejpříjemnější se jeví koordinace vycházející z hierarchické struktury. Řízení v bojových podmínkách a v nestabilních podmínkách plavby po moři nejlépe zajistí subordinace posádky kapitánovi (či veliteli námořní milice v somálských poměrech). Funkce kapitána v sobě koncentruje rozhodující exekutivní pravomoci. V *naléhavých* situacích je jeho rozhodování nezbytné. V *méně naléhavých* situacích už tak nezbytné není. To však neznamená, že by tyto situace měly zůstat neřešeny. Pokud bude kapitán řešit všechny situace, jako když velí 80-členné karibské pirátské posádce, hrozí riziko, že bude zahlcen a nebude schopen pohotového rozhodování v kritických momentech. Problém přehlcení se redukuje, pokud bude kompetence k řešení nenaléhavých situací svěřena do rukou někoho jiného. Tím ale zároveň vyvstane riziko konfliktu rolí, protože rozhodování někoho v nenaléhavých situacích nemusí být v souladu s rozhodováním kapitána v naléhavých situacích. Východiskem může být, že se řešení některých nenaléhavých situací nebude řídit principem subordinace, ale upraví se jinak. Vynětím z hierarchické struktury velení se řešení nenaléhavých situací nemůže vycházet od ad hoc rozhodování nadřazené autority, ale musí být upraveno dopředu.

Funkcí vnitřní pirátské organizace je zohlednit, do jaké míry má rozhodování spadat do diskrece kapitána a do jaké má být upravováno předem. Platí, že záležitosti, které nelze předem předvídat nebo očekávat, které jsou proměnlivé, by měly být nechány na vůli kapitána (nebo velitele). Záležitosti, které jsou předvídatelné, očekávatelné a nemají proměnlivou povahu, by měly být uvolněny pro úpravu předem. Jde o to, tam kde je to možné, nahradit *ex post* rozhodování kapitána *ex ante* úpravou.

Pirátská organizace směřuje k co nejlepším výsledkům v podobě kořisti nebo výkupného. V rámci pirátské organizace na tomto cíli spolupracují její členové. Ex ante úprava by se tedy měla týkat těch aspektů jejich spolupráce, které usnadňují anebo naopak komplikují dosažení

těchto výsledků. Jejich vzájemné vztahy by měly být regulovány tak, aby se zvýšila pravděpodobnost získání kořisti nebo výkupného, anebo aby se eliminovaly hrozby, které by to mohly zhatit.

Existují tři oblasti, které by pirátská organizace měla dopředu zajistit regulací. Za prvé by měla zabránit vzájemným konfliktům mezi členy organizace, které ohrožují bojeschopnost. Za druhé by měla eliminovat negativní externality jejich jednání. A za třetí by měla zabezpečit produkci potřebných veřejných statků (Leeson 2009:52-57).

3.1 Prevence vzájemných konfliktů pirátů

Pirátská organizace vytváří společenství lidí. Lidé v něm jsou k sobě vázáni řadou formálních i neformálních vztahů. Tím se umožňuje a usnadňuje jejich vzájemná spolupráce na společném cíli. Jenže jejich spolupráce nemusí probíhat hladce, neboť společenství se v konečném důsledku skládá z individuálních osobností, které se nemusejí v každém okamžiku shodnout a které nemusejí mít kromě jednoho společného zájmu – maximální kořisti či výkupného – ostatní zájmy shodné. Pokud se jejich ostatní zájmy dostanou do kolize, může mezi nimi vypuknout konflikt.

Vzájemný konflikt je pro pirátskou organizaci nebezpečný, protože ohrožuje pirátskou misi. Konflikty, které vyústí ve zranění, snižují bojeschopnost pirátů a znevýhodňují je tak v boji s protivníkem. Konflikty kromě způsobení zranění mohou poškodit také pirátská plavidla nebo další aktiva, která piráti používají v boji, čímž se rovněž omezuje jejich bojeschopnost (Leeson 2009:52-53). Proto pirátská organizace musí ex ante regulovat chování svých členů. Musí mít stanovená pravidla chování a sankce za jejich porušení. Pokud by se spoléhala na obecné normy chování s vágně vymezenými sankcemi, vystavovala by se velkému riziku selhání a patrně by nebyla úspěšná. Nemůže se pochopitelně spoléhat ani na oficiální zákonné normy, protože ty nejsou pro ni vymahatelné vzhledem k tomu, že celé pirátství je kriminální činnost. Musí mít proto vlastní systém vnitřních pravidel, který bude odrážet specifika pirátského jednání (Konstam 2008:48-49).

Karibští piráti si své vnitřní vztahy regulovali překvapivě propracovanými zákoníky. Inspirovali se bukanýrskými písemnými smlouvami *chasse partie* (nebo také *Charte-Partie*) z konce 17. století. Každá pirátská organizace si ve svých stanovách formulovala elementární podmínky spolupráce. Mimo jiné bylo vymezeno rozdělování kořisti. Každý člen posádky měl vždy nárok na jeden rovný díl kořisti, podíly důležitých členů posádky se násobily. Například v posádce kapitána Bartholomewa Robertse dostávali „důstojníci“ jeden a čtvrt dílu, dělmistr a loďmistr jeden a půl a kapitán a kormidelník po dvou dílech. Někdy v případě potřeby byla nadto odměňována práce tesařů nebo lékařů. V každém případě bývala škála odměn velmi plochá, což mělo omezovat závist a z ní plynoucí hrozbu vzájemných konfliktů. Stejně tak podobné odměňování vyvolávalo u jednotlivých pirátů, za předpokladu, že jejich preference byly podobné, podobné důchodové efekty. Nevznikaly tak konflikty o to, jestli

ještě pokračovat v pirátské expedici, protože by někteří měli naloupeno málo, nebo už ne, protože by někteří měli naloupeno dost (Leeson 2009:68-69).

Neméně podstatně, stanovy obsahovaly kodex pravidel chování a sankce za jejich porušení. V posádce kapitána Robertse byl například tomu, kdo okrade druhého, stanoven trest uříznutí nosu a uší a vysazení na břeh. Stejně jako bylo zakázáno okrádat druhé, bylo trestáno loupení „na vlastní účet“ z kořisti, která byla určena všem (Konstam 2008:51). Stanovy pro různé přestupky disponovaly pestrým rejstříkem trestů od vysazování na pustých místech, přes různé druhy mučení, až po protahování pod kýlem (Leeson 2009:64-65).

Pirátské stanovy se schvalovaly jednomyslně. Když někdo k pirátské posádce přistoupil později, musel podepsat, že je srozuměn a souhlasí s těmito podmínkami (Konstam 2008:51). Jednomyslná shoda zajišťovala, že každý pirát, který chtěl být součástí pirátského společenství a podílet se na jeho výnosech, dobrovolně stvrzoval, že si je plně vědom dohodnutých pravidel, že se jimi bude řídit a že se případně podrobí příslušným postihům za jejich porušení. Pokud by tato pravidla byla pro něj neakceptovatelná, mohl danou posádku opustit a přejít do lepší. To vyvolávalo permanentní tlak na jednotlivé pirátské organizace, které musely mít stanovy rozumně formulované, tak aby umožňovaly efektivní provedení pirátských útoků a přitom aby garantovaly pro své členy snesitelné prostředí. Pirátské organizace tak mohly být předmětem podobné „Tieboutovy“ konkurence jako vlády, které „soupeří“ o občany (Leeson 2009:61-62).

Jednotlivé pirátské kodexy se nevyvíjely izolovaně, ale souběžně s ostatními. Různé pirátské organizace mezi sebou udržovaly kontakty, a pokud se některá pravidla osvědčovala, byla imitována ostatními. Interakcí a sdílením informací se vznikl určitý všemi respektovaný nepsaný pirátský kodex, který představoval neformální ústavu pirátské profese (Leeson 2009:60).

Pro moderní somálské pirátství mohou být vnitřní konflikty podobně zhoubné jako pro to historické karibské. I v Somálsku tak pirátské organizace musejí regulovat chování svých členů. I ony se snaží všemožně předcházet konfliktním situacím. Proti jednomu potenciálnímu zdroji konfliktu – závisti – funguje rovné podílnictví na reziduální složce inkasovaného výkupného. Pokud dochází mezi piráty na severovýchodě k neshodám, využívá se zapojení organizace do místní pirátské sítě, kde poskytnou nestranné rozsouzení. Znesváření piráti se shromáždí na, v kopcích za Eylem skrytém, místě zvaném Bedey, kde si vnitřní rozpory vyřeší za pomoci klanové rady starších. Při tomto místě funguje i mobilní soud, u kterého může být ten, kdo spáchá nějaký zločin, odsouzen a rychle potrestán, protože piráti neprovozují žádné vězení (Life in Somalia's... army 2009).

V centrálním Somálsku sice pirátská síť nepodléhá, tak jako v Puntlandu na severovýchodě, ústřední autoritě, ale stejně tam pirátské organizace mají soubor pravidel zaměřený na neutralizaci vzájemných rivalit. Platí, že pokud někdo zabije druhého piráta, je popraven. Pokud ho zraní, je vyloučen z organizace a ostrakizován. Pokud na něj jen namíří zbraň, je mu strženo 5% z výsledné odměny (Life in Somalia's... army 2009).

3.2 Eliminace negativních externalit

Piráctví podobně jako řada dalších lidských aktivit není spojeno jen s přímými efekty, které si jeho aktéři plánují, ale také s negativními jevy. Piráti se při některých činnostech nemohou vyhnout produkování negativních externalit, které zeslabují efektivnost pirátské organizace. Negativní externality vznikají tak, že někdo plně neinternalizuje náklady svého chování a přitom plně internalizuje výnosy z tohoto chování, takže je motivován to dělat.

Historičtí piráti například, tak jako většina námořníků, rádi pili alkohol. Jeho nadměrná konzumace jim přinášela plné potěšení, ale plné náklady tohoto jednání nenesli. Opilý pirát nebyl schopen důsledně plnit své úkoly, ani nebyl schopen plného bojového nasazení. Bojeschopnost pirátské posádky byla oslabena, efektivita pirátské organizace klesala. Opilý pirát ale sám na tom byl lépe, protože sice pravděpodobnost úspěšného kořistného útoku klesala, a tedy klesaly reálné výnosy piráctví, ale pro něj eventuální nepatrný pokles v jednom dílu z kořisti byl víc než vyvážen růstem potěšení z alkoholu.

Cestou k eliminaci negativních externalit je nechat jednotlivce plně internalizovat náklady jejich jednání. To může být učiněno dvěma způsoby – privatizací nebo regulací (Leeson 2009:53). Privatizace by v případě opilého piráta znamenala, že by se mu plně snížil podíl na kořisti o to, o kolik kvůli němu posádka ztratila na bojeschopnosti nebo na efektivnosti fungování. Náklady na provedení a ověření takové kalkulace jsou prohibitivně velké, nemluvě o tom, že je to technicky nerealizovatelné.

Druhý způsob neutralizace negativních externalit – regulací – byl potom jediným přijatelným a frekventovaným řešením. Piráti se ve svých kodexech snažili regulovat všechna ta chování, která měla negativní dopady na bojeschopnost posádky. Všechno to, co škodilo spolupráci pirátů, bylo omezováno nebo úplně zakazováno. Například už zmiňované posádce kapitána Robertse bylo zakazováno nezřízené pití, hazard nebo ženy. Všechno to, co mohlo přímo ohrožovat bojeschopnost anebo co hrozilo vyvolat konflikt mezi členy posádky a tím ohrožovalo bojeschopnost zprostředkovaně (Konstam 2008:51, Leeson 2009:70-71).

Obdobně bylo u karibských pirátů regulováno nebezpečné chování, které neúmyslně a spíš nedopatřením mohlo zmařit naplnění pirátské mise. Tehdejší lodě byly zcela dřevěné, a kouření proto muselo být z paluby lodě zcela vykazováno a trestáno, stejně jako neopatrná manipulace s ohněm (Leeson 2009:71).

Moderní somálští piráti mají vůči svým historickým karibským protějškům tu výhodu, že netráví tolik času pohromadě. Stejně tak některé druhy chování, které byly vysoce rizikové na lodi v 18. století, dnes nepředstavují velké nebezpečí. Nejsou zprávy o tom, že by somálští piráti nějak speciálně reguloval některé typy chování s potenciálně velkými negativními externalitami.

3.3 Zajištění veřejných statků

Pokud má pirátská organizace dosahovat maximálních výsledků, musí zajistit produkci těch veřejných statků, které při provozování pirátství mají tendenci chybět. Úspěch pirátské organizace závisí na vyvinutí dostatečné bojové schopnosti. Ta je založena na společném kombinovaném úsilí členů pirátského kolektivu. Kolektivním zájmem pirátů je plně bojové nasazení, které vede k maximální kořisti nebo výkupnému.

Individuálním zájmem piráta je dostat se k rovnému podílu na kořisti nebo výkupném a přitom muset vynaložit minimální bojové úsilí. Bojovat pro něj znamená podstupovat riziko zranění nebo dokonce ztráty života. Individuální pirát tak osobně plně internalizuje náklady svého jednání, ale výnosy internalizuje jen částečně, protože ty jsou rozdělovány rovnoměrně mezi všechny piráty. To ho podněcuje k tomu, aby se choval jako černý pasažér. Celkovou bojeschopnost pirátské organizace neohrožuje jeden pirát, který se plně nezapojuje. Celkovou bojeschopnost ohrožuje tendence všech pirátů se plně nezapojovat (Leeson 2009:57).

Pirátské organizaci tak schází veřejný statek ve formě plného bojového nasazení (Leeson 2009:57). Musí použít mechanismus, který dodatečně její členy podněcuje vynaložit maximum úsilí. To může provádět pomocí pozitivní nebo negativní motivace. Negativní motivace nastupuje v podobě sankce za vyhýbání se boji. Pravidla posádky kapitána Robertse například uváděla, že „kdo v bitvě opustí loď nebo své místo, bude potrestán smrtí nebo vysazením na ostrov,“ (Konstam 2008:51).

Vyhýbání se boji ale není snadno monitorovatelné, a tím pádem je hůře prokazatelné. Lépe se dá zajistit pozitivní motivace. Účelem tohoto instrumentu je, aby se individuálnímu pirátovi po vynaložení potřebného úsilí zvyšovala výnosová strana jeho bilance. Toho lze docílit dvěma způsoby. Jednak mohou být pirátům kompenzovány ztráty, které utrpí v důsledku boje, jednak mohou být zvlášť odměňováni za mimořádné bojové úsilí (Leeson 2009:71).

Karibské pirátské posádky pirátům zraněným v boji garantovaly velkorysá odškodnění, která se odečítala z kořisti ještě před jejím rovnoměrným rozdělením. V Robertsově posádce bylo ve stanovách uvedeno, že „každý, kdo bude zmrzačen nebo ztratí končetinu ve službě, obdrží 800 piastrů ze společného jmění, za menší zranění pak poměrnou částku,“ (Konstam 2008:51). Jiné posádky, například ta Alexandra Exquemelina, měly detailně specifikovány kompenzace za poškození té které části těla (Leeson 2009:59). Třebaže nejsou známy podrobnosti, ví se, že moderní somálští piráti dokonce odškodňují rodiny každého piráta zabitého během operace (UN 2008:31). V každém případě, kompenzace slouží jako forma pojištění rizik, které má zvýšit osobní odhodlání pirátů bojovat.

Nejjistější pozitivní motivaci poskytují zvláštní odměny za prokázané zásluhy. Ty se historicky u karibských pirátů vyplácely za projevy výjimečné odvahy v bitvě anebo třeba i těm, co první spatřili potenciální oběti (Leeson 2009:72). Moderní somálští piráti taktéž motivují k maximálním výkonům prostřednictvím speciálních odměn. Muž, který se dostane jako první na palubu napadené lodě, má podle některých zdrojů nárok na druhý A-share

z výkupného (UN 2010:99). Podle jiných zpráv dostane luxusní auto, dům, nebo manželku. Bonus si může také vybrat v hotovosti (Life in Somalia's... army 2009).

Všechny tyto nástroje k povzbuzení bojového úsilí slouží vedle pravidel regulujících chování s negativními externalitami a pravidel, které celkově upravují vztahy mezi piráty, aby se předcházelo zbytečným konfliktům, k řešení vnitřních problémů pirátských organizací. Uvnitř dobře fungující organizace je základem pro úspěšné provedení pirátského útoku.

4 Pirátská akce

Tato kapitola vyloží, jak piráti jednají se svými protivníky před bojem, během boje i po něm. Nejdříve se vysvětlí fáze kontaktu pirátů s obětí, přičemž jako první bude nastíněna signalizace, kterou používali karibští piráti, a potom bude věnována pozornost odlišnosti somálského pirátství. V další části se představí útok na oběť z hlediska karibských a z hlediska somálských pirátů. Ve třetí části bude popsáno, jak karibští a pak somálští piráti zacházejí s přemoženými oběťmi s důrazem na proces jednávání o výkupném u somálského pirátství. Na závěr bude rozpracována interakce pirátů s „nepřátelskými“ vojenskými silami, které je mají potírat.

Pirátská akce ve svém důsledku znamená interakci pirátů s jejich protivníky. Protivníky se zde rozumí oběti pirátských aktivit a nepřátelé pirátů, kteří je mají jako zločince stíhat a potírat. Úspěšná interakce s protivníkem je taková, kdy se povede útok na oběť bez boje a je dosaženo maximálních zisků. Méně preferovaná varianta je taková, kdy je proveden útok na oběť, ta se brání, ale je přemožena. Horší varianta nastane, pokud je proveden útok na oběť, ale ta se ubrání a útok odraží zpět. Nežádoucí je varianta interakce s nepřátelským vojenským plavidlem. V takovém případě je cílem spíše minimalizace ztrát.

Piráti usilují o střetnutí s obětí. Potom pirátská akce zahrnuje zpravidla tři fáze. Nejdříve v první fázi dochází ke kontaktu s protivníkem na dálku. Pak nastává fáze bezprostředního přiblížení a boje. Ve třetí fázi, kdy mají piráti oběť pod kontrolou, s ní jednají tak, aby získali maximální kořist nebo výkupné. Nežádoucí, i když možná, je interakce s nepřítelem.

4.1 Kontakt s obětí

Pirátská operace vstupuje do první akční fáze ve chvíli, kdy si piráti vytipují nějakou loď jako potenciální oběť, čímž se přibližně určí jejich potenciální výnos. Interakce mezi piráty a danou lodí začíná v momentě, kdy si potenciální oběť uvědomí, že se schyluje k jejímu napadení ze strany pirátů. Tento moment je z hlediska pirátů klíčový, neboť do značné míry rozhodne o jejich ziscích nebo ztrátách.

4.1.1 Kontakt karibských pirátů s obětí

Karibští piráti se obvykle pohybovali v oblastech, kudy vedly hlavní plavební trasy. I tak bylo nutné vhodnou oběť vypátrat na širokém moři. Z koše na stěžni typické pirátské lodě mohla být jiná plachetnice hlídkou zahlédnuta až na vzdálenost necelých 40 kilometrů. Jakmile pirát nějakou loď zachytil, bylo třeba přesně odhadnout její potenciální výzbroj, velikost posádky, plavební schopnosti a podobně. Pokud vyhodnotili, že nejde o nepřátelskou válečnou loď, ale o obchodní loď, vydali se za ní ji přepadnout (Angus 2008:9-10).

Navzdory populárním představám historičtí piráti nevyhledávali boj. Každý násilný konflikt obvykle způsoboval zranění a škody na obou stranách, což pro piráty nebylo žádoucí (Leeson 2009:88).

I když měli piráti většinou přesilu, v boji někteří z nich nutně museli utrpět zranění nebo dokonce mohli padnout. To snižovalo bojeschopnost posádky pro další akce. Podle dohodnutých pravidel museli být poškození odškodněni, což znamenalo nejdříve z kořisti vyplatit kompenzace a menší objem potom rozdělovat mezi všechny členy posádky. Ozbrojený konflikt mohl rovněž způsobit škody na pirátské lodi nebo jiných aktivech, která piráti používali. To opětovně v případě menších škod omezovalo bojeschopnost posádky v dalších operacích, v případě větších poškození ji to činilo zranitelnou, protože loď se musela během mimo jiné nákladných oprav zdržovat na břehu. Konečně a hlavně, boje mohly poškodit majetek na protivníkově lodi, který měl být kořistí (Leeson 2009:89-90).

Všechny důsledky boje zvyšovaly nákladovou nebo snižovaly výnosovou stránku pirátství. Zájmem pirátů proto bylo minimalizovat riziko násilného střetnutí. Museli najít způsob, kterým by dokázali své oběti dostatečně věrohodně odstrašovat od kladení násilného odporu. Museli je přesvědčit, že bránění se jim přinese větší ztráty, než pokud se ho zdrží.

Technika, s pomocí které piráti prováděli tento odstrašovací akt, je s historickým pirátstvím bytostně spojená. Piráti na své lodi jednoduše vyvěsili pirátskou vlajku zvanou *Jolly Roger*, typicky lebku se zkříženými hnáty nebo šavlemi na černém poli, a dávali tím posádce obchodní lodi na vybranou. Buď se vzdá, podrobí se vůli útočících pirátů a vydá všechno cenné, anebo se postaví na odpor. V prvním případě jí budou pouze sebrány cennosti a jinak jí nebude ublíženo. Ve druhém případě, kdy se bude aktivně bránit, bude proti ní použita hrubá síla a bude zmasakrována (Leeson 2009:98-99).

Obrázek 4: Jolly Roger posádky kapitána Edwarda Englanda



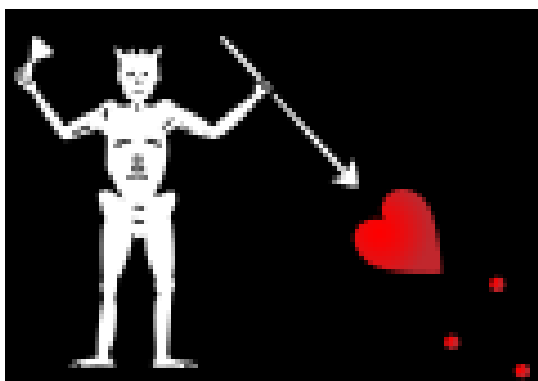
Pramen: Wikipedia... Edward England Flag [online] 2010 [cit. 2010-05-13] Dostupný z WWW: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Flag_of_Edward_England.svg.

Aby se střet skutečně obešel bez použití násilí, muselo být vyslání signálu vyvěšením pirátské vlajky různě nákladné pro piráty a ne-piráty. Jinak by nemusely posádky obchodních lodí uvěřit, že je hrozba masakru opravdu vážná, a mohly by se uchýlit k obraně. Na začátku 18. století nehrozilo obchodním lodím nebezpečí jen ze strany pirátů, ale také ze strany válečných plavidel cizího státu. Cizí státy si mohly v určitých oblastech při pobřeží nárokovat monopol na námořní obchod a své válečné lodě mohly zmocňovat k zabavování majetku na lodích, které neměly koncesi. Válečné lodě ale neměly oprávnění bezdůvodně zabíjet posádky obchodních lodí, pokud se vzdaly. Nelegální zabíjení by pro ně bylo vysoce nákladné, protože by to pro ně znamenalo tvrdý postih. Naproti tomu pro piráty zabíjení posádek obchodních lodí nákladné nebylo, protože jim hrozil stejný trest – smrt pověšením, ať už se ho dopustili nebo ne. Vyvěšením pirátské vlajky se pirátům dařilo dopředu se odlišit od ostatních nepřátel obchodních lodí a vyhnout se nutnosti bojovat (Leeson 2009:96-99).

Samozřejmě, po pirátském útoku na tom byly posádky obchodních lodí hůř, protože musely pirátům odevzdat cenné věci. Ale pokud se vzdaly, byly ušetřeny jejich životy. Vzdát se byl pro ně nejvýhodnější způsob jednání, pokud piráti zvolili pro ně samé nejvýhodnější způsob jednání, totiž nemasakrovat ty, co se vzdali. Kredibilita závazku, který sdělovalo vyvěšení pirátské vlajky, závisela na tom, jak často se tímto pirátské posádky řídily. Pokud by se pirátské posádky dopouštěly masakru i na těch, co se vzdali, byly by posádky obchodních lodí motivovány bránit se bojem.

Signálu pirátské vlajky a závazku nemasakrovat ty, co se vzdali, také mohly využívat jako černí pasažéři ty pirátské posádky, které nebyly natolik silné, že by zaručeně v boji s oběťmi vyhrály. Tím se opět oslabovala kredibilita pirátské vlajky a posádky obchodních lodí mohly mít sklon aktivně se bránit. Aby posílily kredibilitu, upravovaly si pirátské posádky své vlajky do jedinečného designu, což vedlo k budování individuální reputace, a to v důsledku utvrzovalo důvěryhodnost hrozby danými vlajkami (Leeson 2009:104-105).

Obrázek 5: Jolly Roger posádky kapitána Edwarda „Blackbearda“ Teache



Pramen: Wikipedia...Blackbeard flag [online] 2010 [cit. 2010-05-18] Dostupný z WWW: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pirate_Flag_of_Blackbeard_\(Edward_Teach\).svg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pirate_Flag_of_Blackbeard_(Edward_Teach).svg).

4.1.2 Kontakt somálských pirátů s obětí

Somálští piráti mají proti karibským jednu výhodu. Moderní komunikační zařízení usnadňují lokalizaci obětí. Největší pirátské organizace mají údajně informátory v důležitých přístavech, například v Mombase v Keni, kde velké lodě musejí vyplnit formuláře s údaji o tom, co vezou, kudy to povevou a podobně (Axe 2009:32). Jiné zdroje ale zpochybňují informace, že by somálští piráti dostávali tipy z pobřeží (Piracy Attacks off... 2010).

Moderní somálští piráti mají podobný zájem vyhnout se násilným střetům jako jejich historičtí předchůdci z Karibiku. Při ozbrojeném střetu hrozí riziko zranění či smrti některého z pirátů, což na jednu stranu musí být odškodněno, na druhou stranu, pokud se pirátské skupině daný útok nezdaří a pokračuje při dalších příležitostech v pirátských akcích, to snižuje její bojový potenciál.

Podstatnější však je, že by mohlo dojít ke zranění nebo smrti některého z členů napadené posádky, což se negativně odrazí na výnosech dané pirátské akce (a kromě toho i na nákladech, protože roste riziko zásahu vojenského námořnictva, viz níže). Somálští piráti totiž útoky podnikají s úmyslem zajmout posádku s lodí a za ně získat co nejvyšší výkupné. Pokud je při útoku někdo z posádky zraněn nebo dokonce zabit, snižuje se „rukojemná“ hodnota, která slouží jako základ pro vyjednávání o výkupném (Piracy Attacks off... 2010).

Pokud jde o reakci napadeného plavidla, odstrašování vyvěšenou pirátskou vlajkou by se míjelo účinkem. Posádka napadeného plavidla ví, že pirátům nejde o jejich osobní majetky nebo náklad na palubě, ale o výkupné za propuštění zajatých osob a lodě.

4.2 Útok a boj s obětí

Během prvního kontaktu pirátů s obětí se v první fázi rozhoduje, jestli piráti zaútočí a jestli se oběť pokusí uniknout, bude bojovat nebo se vzdá. V této druhé fázi se toto realizuje. Jestli se lodi podaří uniknout, pirátům se úplně eliminují výnosy. Jestli se oběti nepodaří uniknout, ale napadená posádka se přesto pirátům postaví na odpor, zvedají se jim náklady.

4.2.1 Útok a boj karibských pirátů s obětí

Vyvěšení pirátské vlajky redukovalo riziko násilného konfliktu, ale muselo přijít v pravou chvíli. Pokud piráti vyjevili svou pravou identitu příliš brzy, mohla jim obchodní loď uniknout. K tomu obchodní plavidla počítala s možností falešné signalizace a preventivně jakkoli označené lodě považovala za nepřátelské (Konstam 2008:52). Jakýkoli příliš rychlý nebo podivný směr měnicí pohyb mohl obchodní loď utvrdit v domnění, že se blíží piráti. Pak mohla vyvěsit nouzové vlajky a dát se na „útek“ (Leeson 2009:85). Aby vzbuzovali co nejmenší podezření, upravovali piráti své lodě tak, aby se vizuálně podobaly obchodním lodím (na viditelných místech paluby třeba instalovali klece s drůbeží) nebo aby je pomalou plavbou připomínaly (účelově zpomalovali lodě vlečením zátěží, které v pravý okamžik uvolnili). Na opačné straně obchodní lodě také různými triky vyvolávaly zdání, že jsou dobře

vyzbrojené (na trup lodě domalovávaly dělové střílny nebo na exponovaná místa vystavovali falešná děla) (Konstam 2008:10; Leeson 2009:86-87).

Většina pirátských posádek preferovala menší, rychlejší a snadno ovladatelné dvoustěžňové lodě typu šalup, škunerů nebo bringantin. Šalupy i škunery mohly nést kolem 75 mužů, což se blížilo obvyklé pirátské posádce, brigantina až 100 mužů. Velké posádky, jako ta kapitána Robertse, se plavily na velkých trojstěžňových plachetnicích (Konstam 2008:45-46).

Obrázek 6: Klasický škuner



Pramen: *Wikipedia... Schooner [online] 2010 [cit. 2010-06-05] Dostupný z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Smallschooner.jpg>.*

Pokud se pirátské lodi podařilo za pomoci triků nebo díky výjimečným kormidelnickým schopnostem se přiblížit k vyhlédnuté obchodní lodi a pokud ta se nevzdala, mohli piráti vést klasický dělostřelecký útok, což mohlo napáchat velké nežádoucí škody, nebo zahájit přímý útok proniknutím na palubu, takzvanou *abordáž*. Dělostřelecký útok tehdy probíhal standardním ostřelováním bočními salvami. Kromě dělových koulí, které mohli na protivníkově lodi napáchat velké nežádoucí škody, se používaly řetězové a tyčové střely k poškození protivníkových plachet a lan, aby mu byl znemožněn únik, nebo kartáčové střely na krátkou vzdálenost, s cílem vyřadit nepřátelskou posádku z boje. Vzhledem k možným velkým škodám ale dělostřelecký útok spíš pouze připravil pole pro útok *abordáží* zpoza oblaků kouře (Konstam 2008:11).

Abordáž piráti prováděli tak, že se svou lodí k obchodní lodi zahákovali. Vyžadovalo to značnou zručnost, aby nebylo poškozeno stěžňoví, ráhnoví, plachtoví a lanoví. Nejlepší bylo se zahákovat přes záď a poslat co nejvíce pirátů na protivníkovu palubu, kde se pak odehrál boj muže proti muži (Konstam 2008:12). Jelikož na obchodních lodích na začátku 18. století v průměru sloužilo mezi 13 a 17 námořníků, v tomto boji díky početní přesile 5:1 či 10:1 vítězili (Leeson 2009:9).

4.2.2 Útok a boj somálských pirátů s obětí

Na vysílání odstrašujících signálů vlajkou se somálští piráti nemohou spoléhat. Namísto toho musejí využívat momentu překvapení a rozhodné koncentrace sil. Pokud se jim podle odhadů do 15 až 20 minut od chvíle, kdy byli zaregistrováni lodí, na kterou zaútočí, podaří k lodi se přiblížit, dostat se na její palubu a přemoci posádku, uspěli. Pokud to trvá déle, existuje reálná šance, že se napadané lodi dostane pomoci od vojenských plavidel, která v oblasti hlídkují (Piracy Attacks off... 2010). Podle expertů je nejlepší obrana proti pirátům rychlost, jenže nákladní plavidla nejsou konstruována pro rychlou plavbu (Axe 2009:31).

Typický pirátský útok probíhá ve formaci minimálně 2, spíš 3 až 4 rychlých člunech. Každý člun bývá obsazen 4 až 8 ozbrojenci. Piráti se pokusí ve člunech dostihnout a obklopit vytipovanou loď, pomocí teleskopických žebříků a háků vyšplhat na palubu a podmanit si posádku (UN 2008:30).

Obrázek 7: Somálští piráti na rychlém člunu



Pramen: It's a pirate's life [online] BBC, 22. 4. 2009. [cit 2010-05-02] Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8010061.stm>.

Plavidla, na která útočí, jsou nejčastěji velké nákladní lodě, na nichž však slouží jen 10 či 20 námořníků. Jelikož není pro posádky obchodních lodí legální se podle mezinárodního práva vyzbrojovat těžšími konvenčními zbraněmi, proti podobně početné skupině pirátů, vyzbrojeným střelnými zbraněmi (pistolemi, útočnými puškami AK-47 Kalašnikov) nebo i granátometry, nemají příliš šanci (UN 2008:30; Axe 2009:31).

Podle frekvence námořní dopravy v oblasti a počtu pirátských útoků (ročně zaútočeno na méně než 1% lodí) se nemusí dopravním společností vyplatit nákladně investovat do obraných prvků, které stejně legálně mohou být jen limitované (Boot 2009; Piracy Attacks off... 2010). Přesto například seychelská vláda podepsala s několika evropskými zeměmi dohodu, která umožnila plavidlům držet zbraně. O stejnou výsadu požádaly Japonsko a Thajsko (Drones scour... 2009).

I tak se stává, že posádka bez konvenční výzbroje je připravena klást pirátům vytrvalý odpor a někdy se jí s pomocí improvizované obrany podaří útok odrazit. V roce 2008 se posádka

čínské lodě *Zhenhua* ubránila útoku pirátů tak, že vylezla na vyšší palubu, vytáhla žebříky, a spustila na útočníky proudy vody z vysokotlakých požárních hadic. Poté po nich házela tolika Molotovovými koktejly, že se po spodní palubě plné střepů nedalo pohybovat. Po čtyřech stech hozených koktejlů piráti od útoku upustili (Axe 2009:32).

4.3 Jednání s oběťmi

Po zdařilém útoku na loď, který zahrnoval abordáž a zajetí posádky, nastává fáze jednání s protivníkem, která musí hlavně směřovat k získání maximální kořisti nebo výkupného. V dané chvíli už piráti vystupují z pozice silnějšího.

4.3.1 Jednání historických pirátů s oběťmi

Pokud se posádka napadené obchodní lodě podvolí signálu pirátské vlajky a vzdá se bez boje, měli by ji piráti nechat na živu, pokud nechtějí zpochybnit odstrašovací efekt vlajky. Přesto existovaly důvody, proč bylo pro piráty racionální postupovat vůči zajaté posádce s násilím (Leeson 2009:108).

I když se napadená posádka vzdala, neměla zájem se nechat oloupit o všechno. S vědomím blížících se pirátů se mohla pokusit část cenností ukrýt. Nebo raději, aby se neobohatili piráti, se mohli někteří členové napadené posádky zbavit cenností vyhozením do moře (Leeson 2009:109). Takové jednání by pirátům nepříznivě ovlivňovalo výnosy.

Piráti potřebovali takovým sabotážním akcím zabránit. Museli posádky obchodní lodě odradit od takového jednání, a proto sahalí k dodatečným penalizacím. Hrozba sebrání majetku byla v takových případech neúčinná, protože ten by jim sebrali, ať se dopustili sabotáže nebo ne. Posádce muselo hrozit fyzické násilí, aby se takového jednání zdržela (Leeson 2009:109-110). Piráti pro tento účel zaváděli mučení. Pokud na posádku padlo podezření, že před piráty schovala část cenných věcí, byla mučením nucena k prozrazení jejich úkrytu. Podobně se mučení používalo jako odplata proti těm, co byli spatřeni, jak vyhazují cennosti do moře. Některé pirátské posádky třeba zajatcům zapalovaly sirky mezi prsty a ty jim pálili na kost. Posádka kapitána Taylora používala praktiku zvanou *sweat*: Obviněného nechali běhat uprostřed kruhu pětadvaceti lidí, kteří ho ustavičně bodali ostrými předměty do pozadí (Leeson 2009:112-114).

Třebaže piráti používali kruté metody mučení, nemohli si dovolit trýznit zajatce bezdůvodně. Především by to celkově zpochybňovalo efekt vyvěšení pirátské vlajky a zvyšovalo by to motivaci oběti bojovat. Ale oslabilo by to i samotný odstrašovací efekt mučení (Leeson 2009:114-115). Piráti si potřebovali udržovat reputaci, že nelítostně budou sužovat ty, kteří jim budou klást překážky, ale nechají na pokoji ty, co s nimi budou spolupracovat. Jednotlivé pirátské posádky si věrohodnost hrozby posilovali budováním individuální reputace. Uchylovali se k pro ně typickým mučícím praktikám, aby o sobě rozšiřovali jedinečné zvěsti (Leeson 2009:116-117).

I v používání mučení existovaly výjimky. Piráti deklarovali, že se mučení mohou dočkat krutí kapitáni obchodních lodí nebo představitelé státní moci, kteří je stíhali. To ovšem opět zvyšovalo odhodlání bránit se a oslabovalo efekt vyvěšení pirátské vlajky (Leeson 2009:126-127).

4.3.2 Jednání somálských pirátů s oběťmi

Moderní somálští piráti jsou oproti těm historickým v jednání s protivníky v trochu odlišné situaci. Posádky lodí nezajímají kvůli kořisti na lodi. Zacházet s ukořistěným nákladem by nemuselo být vzhledem k typům nákladu praktické. V blízkosti navíc není trh, na kterém by mohl být tento náklad obratem prodán. Piráti tedy nemusejí zajaté posádky mučením nutit, aby odhalili celou kořist, nebo je nemusejí mučením trestat za to, že se pokusili zbavit něčeho cenného. Pro ně má zajatá posádka hodnotu, víc než cokoli jiného.

Přesněji řečeno, zajatá posádka má pro piráty hodnotu ve vztahu k získání výkupného. Sami o sobě jsou jim zajatci bezcenní (to znamená, že jsou jim lhostejné jejich životy). Ale zajatci s lodí jsou cenní pro majitele uneseného plavidla. Asymetrické hodnocení zajatých pirátů-únosci a majitelé uneseného plavidla vytváří prostor, aby se zajatci stali ideálním předmětem vyjednávání (Williamson 1983). Žádná ze stran není motivována řešit spor násilím. Pokud by majitelé chtěli zasáhnout s použitím síly, mohli by přijít o něco pro ně hodnotného. Pokud by pirátští únosci chtěli použít proti zajatcům sílu, nic pro sebe hodnotného by nezískali. Zábrany z obou stran staví zajatce moderních pirátů do lepší pozice, než v jaké byli zajatci historických pirátů.

Z hlediska vyjednávání o výkupném je mučení zajatců kontraproduktivní. Somálští piráti nejenže zajatce nemučí, ale také se v kontaktu s nimi vůbec vyhýbají užití hrubé síly. Je dokumentován jediný případ úmrtí zajatce, a to kapitána, který ale zemřel přirozenou smrtí (Axe 2009:32). Pokud by během pirátské akce došlo ke smrti někoho z napadených, roste riziko zásahu ze strany lodí vojenského námořnictva. Ovšem ty mohou zasáhnout, i když o pirátském aktu vědí, jen na přímý rozkaz z vyšších míst (Chatham House 2008:7). Jestliže při provádění pirátství nedochází ke zranění, mezinárodní vojenské síly se zdráhají zasáhnout, protože při tom mohou být zraněni sami zajatci (Piracy Attacks off... 2010).

Somálští piráti se ve vztahu k zajatcům drží striktních pravidel. Jde-li jim o výkupné, rukojmí neokrádají. Vyskytl se případ, kdy pirát-zloděj musel podle pravidel správného chování k zajatcům ukradenou peněženku zajatce vrátit a jako penalizace mu bylo stržena částka 25 tisíc USD z konečné odměny. Rukojmí somálští piráti zásadně neznásilňují ani nezabíjejí. Pravidla některých skupin stanovují, že za vraždu rukojmího by byl pirát potrestán popravou (Life in Somalia's... army 2009).

Piráti se o svá rukojmí relativně dobře starají. Snaží se je udržet v dobrém zdravotním stavu (Axe 2009:32). Pravidelně je zásobují jídlem a pitím. Objevily se zprávy, že v Eylu fungují speciální stravovací zařízení pro posádky unesených lodí (Life in Somalia's... town 2008). Zajatci musejí být zaopatřováni po celkem dlouhou dobu. Podle bezpečnostních expertů jsou zajatci drženi v průměru 70 dní (Somali pirates controlled... 2009).

Mezitím probíhají vyjednávání mezi piráty a vlastníky uneseného plavidla. Jeden z běžných případů se například odehrál v listopadu 2008, kdy byla unesena dánská obchodní loď *CEC Future*. Jakmile byla loď navedena směrem k Eylu v Puntlandu, byla pirátským vyjednavatelem kontaktována dánská společnost, která loď vlastnila. Za loď a 13 zajatých členů posádky pirátský vyjednavatel požádal o 7 milionů USD. Po dni a půl společnost reagovala nabídkou 300 tisíc USD. Piráti odmítli jít pod 5 milionů, společnost nad 2 miliony. Vyjednávání na dva měsíce ustrnulo. Po dvou měsících se pirátský vyjednavatel ozval znovu a byl ochotný snížit své požadavky. Během pár dní byla dohodnuta částka někde mezi 1 a 2 miliony USD. S pomocí soukromé bezpečnostní agentury byly peníze shozeny z letounu ve vodotěsném kontejneru. Pro své podíly si na loď přišli i dodavatelé pirátů z pevniny. Po té, se výkupné rozdělilo, byla posádka i s lodí propuštěna (Inside Story... 2009).

Přesné údaje o vyplacených výkupných nebývají zveřejňovány. K výkupnému je třeba někdy přičíst platbu těm, kdo obstarají jeho doručení. Obvykle jsou to soukromé bezpečnostní firmy (Inside story... 2009). Částky za tyto služby se mohou pohybovat kolem 0,5 milionu USD (Somali pirates controlled... 2009).

4.4 Interakce s nepřítelem

Pro piráty nejméně preferovanou variantou interakce s protivníkem je incident s nepřátelskou válečnou lodí. Válečné lodě jsou přímo disponované pro bojový konflikt, a proto šance pirátů na úspěch jsou zřetelně nižší, než při setkání s obchodními loděmi.

4.4.1 Interakce karibských pirátů s nepřítelem

Nejvážnější hrozbu pro piráty představovalo anglické královské válečné námořnictvo. Zatímco kolem roku 1670 byly na potírání pirátství vyčleněny 2 lodě, do roku 1700 už královské námořnictvo bylo schopno nasadit 24 lodí a 3 500 mužů strategicky rozmístěných na Barbadosu, Jamaice nebo ve Virginii. Jestliže na začátku 18. století se pirátství věnovalo 2 000 mužů, podle jiného zdroje 2 400 mužů na 25 až 30 lodích, je zřejmé, že královské námořnictvo představovalo pro piráty vážného protivníka (Boot 2009).

Na začátku 18. století byla Anglie zapojena do několika válečných konfliktů (válka o španělské dědictví, severní válka, válka aliance čtyř) a čelila riziku jakobitského povstání. Jakmile se jí podařilo vyvázat z těchto konfliktů, mohla uvolnit víc sil pro boj s pirátstvím. Mohly tak být vyslány protipirátské mise. Typicky byl jmenován nový guvernér v kolonii a vybaven mandátem potírat piráty a loděmi pro ten účel svěřenými se pouštěl do stíhání pirátů. Velice úspěšný byl například bývalý privatýrský kapitán Woodes Rogers, který vypudil piráty z Baham (Leeson 2009:197-198).

Zvýšené nasazení námořních sil nebylo jedinou metodou boje s piráty. Piráti museli počítat s tím, že kromě rostoucí pravděpodobnosti chycení, rostla pravděpodobnost odsouzení. Viceadmirální soudy v koloniích netrestaly šibenicí jen pirátské kapitány, ale celé posádky (Konstam 2008:55-56). Na rozdíl od soudů v Anglii se tyto soudy neřídily zásadami

zvykového práva (*common law*), čímž byla pozice hájících se pirátů ztížena. Státní orgány nezůstaly jen u zpřísnění trestů pro samotné piráty. V roce 1717 zavedly odměny pro ty posádky, které se aktivně bránily útoku pirátů, o čtyři roky později dokonce zavedly postihy pro ty posádky, které se aktivně nebránily. Přitvrdily tresty pro zkorumpované úředníky koloniálních správ, kteří kryli pirátské aktivity. Od roku 1721 začaly tvrdě sankcionovat obchod s piráty. Ve stejném roce začaly trestat námořní vojenská plavidla, která se místo chytání pirátů a ochrany obchodních lodí sama věnovala obchodu. Tato plavidla pod ochranou své dobré výzbroje vozila obchodní zboží namísto toho, aby aktivně vyhledávala a potírala piráty (Leeson 2009:145-148).

Pokud se řadoví piráti dostali k soudu, snažili se obhajovat tím, že byli k pirátství přinuceni, a existovala tak šance, že je soudy zproští obvinění. To ale neměnilo moc na faktu, že pirátské řady řídly. Jak už bylo naznačeno kapitole 1.1.2, počty pirátů se razantně snižovaly: z maxima 2 000 v roce 1720 na 1 000 v roce 1723 a několik stovek v roce 1726 populace z maxima 2 000 v roce 1720 prořídla na polovinu v roce 1723 a ztenčila se na několik stovek pirátů v roce 1726 (Leeson 2009: 201).

4.4.2 Interakce somálských pirátů s nepřítelem

V poslední době se proti somálskému pirátství mezinárodní společenství odhodlalo nasadit více vojenských námořních sil. Na podzim roku 2009 bylo v oblasti dislokováno 30 vojenských plavidel v rámci několika různých misí. Pod americkým velením v oblasti operuje flotila *Combined Taskforce 150*. Evropská unie v rámci námořní mise *Atalanta* poskytla pro boj se somálským pirátstvím flotilu 12 plavidel. NATO zastřešuje operaci *Ocean Shield* (Piracy Attacks off... 2010). Bývají však vznášeny výtky, že z daného počtu lodí je pro potírání pirátů vyčleněno pouze 14 plavidel, zbývající slouží v protiteroristických operacích (Boot 2009).

Mimo to, rezoluce Rady bezpečnosti OSN dala cizím válečným lodím právo vstupovat do somálských výsostných vod za účelem potlačení aktů pirátství všemi dostupnými prostředky. Bylo vymezeno území s „neustálým“ dohledem mezinárodních námořních sil (*Maritime Security Patrol Area*), ve kterém by měla být obchodním lodím dostupná vojenská asistence v případě nouze. Ovšem plocha západní části Indického oceánu dotčená pirátstvím se odhaduje na skoro 2 miliony km² (to znamená, že na jednu vojenskou loď by připadala oblast o něco menší než Česká republika) (Boot 2009).

Bylo zaznamenáno jen několik případů, kdy byli mezinárodními námořními silami zadrženi piráti operující na moři. Ale obvykle je problém rozlišit mateřskou pirátskou loď od běžného a legálního obchodního plavidla. V listopadu 2008 se odehrál zásah indických ozbrojených sil na údajnou mateřskou loď pirátů, ovšem posléze se zjistilo, že jde o obyčejnou thajskou rybářskou loď (Boot 2009). I pokud se podaří lokalizovat podezřelou loď a zasáhnout proti ní, je nutné mít důkazy, že se její osazenstvo hodlalo dopustit pirátství. Piráti v zásahu těsně předcházejícím momentě se raději zbraní zbaví vhozením do moře. Bez důkazů musejí být propuštěni (Drones scour... 2009).

Sice se někdy může podařit chytit piráty přímou intervencí na unesené lodi, ale hrozí riziko zranění či smrti rukojmích. Je znám případ zásahu francouzského námořnictva na unesené rodinné plachetnici, který vyústil ve smrt majitele plachetnice při přestřelce mezi vojáky a piráty (Boot 2009).

Ani soudní stíhání osob podezřelých z pirátství není v současnosti oproti historickým karibským pirátským procesům jednoduché. Existují právní překážky stíhání osob chycených v mezinárodních vodách, pokud nejsou občany země, která je chytila. Přesto například ve Spojených státech amerických mají právní statut, který umožňuje stíhání pirátství se sankcí doživotního vězení pro všechny osoby, bez ohledu na státní příslušnost, zadržené v mezinárodních vodách (Wikipedia... Piracy 2010). Aktuálně (květen 2010) je medializovaný případ mladého Somálce Abdiwaliho Abdiqadira Museho, který stojí před newyorským soudem za podíl na únosu americké loď Maersk Alabama. Vůbec první novodobý evropský soudní proces se somálskými piráty skončil (rovněž) v květnu 2010 v Nizozemí. Skupina Somálců byla odsouzena za přípravu k přepadení nákladní loď *Samanyolu* na nejvyš možných 5 let (Wikipedia... Somalian piracy 2010).

5 Piráti a trh

Tato kapitola vysvětlí, jak piráti na trhu získávají lidi a kapitál. V první části se rozebere, jak piráti rozšiřují své řady o nové členy. Nejdříve se výklad zaměří na nábor karibských pirátů, kde bude diskutována výhodnost či nevýhodnost získání piráta násilím oproti jeho dobrovolnému vstupu. Pak bude výklad pokračovat nábořem somálských pirátů. V druhé části kapitoly se prozkoumá získávání kapitálu. Nejprve se představí způsoby, jaké karibští piráti používali k obstarání kapitálu a jaké používají piráti somálští. Pozornost bude věnována také vyřešení problému kooperace při absenci státní vymahatelnosti kontraktů.

Pirátská organizace neexistuje ve vzduchoprázdnu, ale na trhu, kde se pohybují její protivníci i potenciální partneři či spojenci. Když piráti operují na moři, interagují se svými protivníky. Když působí na souši, interagují se svými partnery. S partnery spolupracují, aby se připravili na boj s protivníky. Pro ten potřebují jak lidské, tak kapitálové zdroje.

5.1 Lidské zdroje

Úspěch pirátství nezávisí jen na tom, jak spolu lidé pracují, ale také jací lidé spolu spolupracují. Pirátům se nabízejí dva způsoby, jak získat novou pracovní sílu: donucením nebo dobrovolně.

5.1.1 Nábor karibských pirátů

Na začátku 18. století byli tehdejší námořníci konfrontováni se dvěma alternativami. Mohli jednak sloužit na obchodní lodi. Podmínky života tam byly těžké, často kruté a k tomu se jim nabízel minimální výdělek. Nebo mohli být součástí pirátské posádky, kde život sice nebyl bezstarostný, ale byl snazší, šetrnější a nabízel podstatně větší možnosti výděleku (Leeson 2009:135).

Mezi piráty ale nemuseli být jen plnohodnotní členové posádky, ale mohli tam být i nedobrovolní odvedenci (*conscripts*). To byli zajatci pirátů, jež byli nuceni pracovat ve prospěch pirátů, ale nebyly jim přiznány žádné výsady, jako měli ostatní piráti – neměli nárok na podíl z kořisti, nemohli hlasovat při rozhodování o společných záležitostech, ani se nemohli spoléhat na nestranné rozsouzení sporů, pokud se do nich dostali s jinými piráty (Leeson 2009:135).

Přestože práce odvedenců byla pro piráty zadarmo, mezi pirátskou populací se jich moc nevyskytovalo. Bylo to proto, že jejich přítomnost u posádky zatěžovala pirátskou organizaci dodatečnými náklady. Odvedenci mohli v nevhodnou chvíli revoltovat a oslabit tak akceschopnost posádky. Odvedenci měli tendenci utíkat a potom, kromě oslabení posádky, i poskytnout úřadům svědectví o jejich zločinných skutcích. Podobné riziko hrozilo i v případě, kdy by byla pirátská posádka zadržena a odvedenci by vypovídali v její neprospěch. Konečně odvedenci nebyli motivováni k plnému bojovému nasazení, protože nic kromě nebezpečí

zranění z něho neměli. Naopak mohli se snažit boj sabotovat, aby jejich piráti-věznitelé neuspěli a byli chycení, čímž by oni byli osvobozeni (Leeson 2009:136-137).

Pro karibské piráty obecně nebyla konskripce (tedy násilné odvádění) výhodná. Proto se zdráhali nutit námořníky, aby se k nim připojili proti své vůli (Leeson 2009:137). Byly však výjimky z této praxe, kdy pirátské posádky konskripcí získávali muže se zvláštními dovednostmi, kterých se jim nedostávalo. Těmi mohli být třeba tesaři, lékaři nebo i muzikanti (Leeson 2009:139-141). Je zajímavé, že se z odvedenců mohli stát plnohodnotní dobrovolní piráti. Snad nejslavnějším takovým případem je snad nejúspěšnější pirátský kapitán Bartholomew Roberts (Leeson 2009:142).

Vedle odvedenců na pirátských lodích sloužili také černoši, a to ve větším měřítku, než na obchodních lodích. I když údaje nemusejí být úplně jisté, z víc než dvacítiky hlavních pirátských posádek zlatého věku pirátství žádná neměla podíl černých pirátů menší než 10%. Průměrná pirátská posádka mohla mít 25 až 30% černochů. Není zřejmé zcela jasné, jaký status černoši na pirátských lodích požívali, tedy jestli byli otroky nebo svobodnými piráty. Leeson (2009:164-171) argumentuje, že pro piráty nebylo příliš výhodné držet černochoy v otroctví, protože výnosy toho nepokryly náklady. Hrozila podobná rizika, jako v případě odvedenců. Na druhou stranu piráti mohli s otroky obchodovat, tak jak bylo v té době běžné, ale potom by bylo sporné považovat černochoy za členy posádky.

Většina pirátů se tedy rekrutovala z řad dobrovolníků. Často byli ochotni přechodem na zločineckou stranu pirátů podstoupit riziko chycení za o něco příjemnější a o mnoho výnosnější život. Někteří nejenže neměli námitek připojit se k pirátům, když byla jimi jejich obchodní loď napadena, ale dokonce piráty aktivně žádali, aby se k nim mohli přidat (Leeson 2009:139).

Po zpřísnění protipirátských opatření v průběhu první třetiny 18. století ovšem dobrovolné provádění pirátství znamenalo, že v případě, že byl pirát chycen, byl pověšen. Ovšem soudy nebyly ochotné odsuzovat ty, kteří byli ke službě v pirátské posádce donuceni konskripcí (Leeson 2009:148-149). Dobrovolným pirátům se proto vyplatilo předstírat, že byli sebráni nedobrovolně konskripcí. Obvyklým způsobem, jak rozšířit informaci o tom, že nějaký námořník byl během pirátského přepadení proti své vůli odveden, bylo přesvědčit nějakého druhého námořníka, kterého piráti propustili, aby podal inzerát v periodickém tisku třeba v Anglii nebo v severoamerických koloniích. Takovýto inzerát obsahoval zprávu, že došlo k určitému pirátskému útoku na obchodní loď a že piráti násilně odvedli některé, jmenovitě uvedené, námořníky. V případě soudních procesů s piráty potom tyto zprávy sloužily jako důkaz svědčící ve prospěch obviněného (Leeson 2009:149-150). Dalším způsobem, jak potvrdit verzi o nevině, bylo fingovat konskripci pomocí spektakulárního divadélka po pirátském přepadu. Námořníci, kteří se chtěli stát součástí pirátské posádky, si s piráty nenápadně vyjednali, že zinscenují akt jejich násilného naverbování (Leeson 2009:151). Obecně vzato si předstíráním nuceného náboru piráti snižovali riziko odsouzení, a tedy jim klesaly náklady páchaní pirátství.

5.1.2 Nábor somálských pirátů

Moderními somálskými piráty se stávají zásadně dobrovolníci. Vysvětlení leží ve skutečnosti, že přinucení členové pirátské skupiny by organizaci zatěžovali náklady a nezvyšovali výnosy. Stejně jako v případě karibských pirátů, existovalo by riziko, že by mohli v nevhodnou chvíli revoltovat nebo že by při eventuálním dopadení skupiny mohli podat nepříznivé svědectví. Přinucení piráti by neměli ani zájem projevit maximální bojové nasazení.

Dobrovolných zájemců o vstup do pirátských řad se v Somálsku nabízí hodně. Mladí lidé z regionů, kde se pirátství rozmáhá nejvíce, jako je Puntland, mají jen omezené možnosti k uplatnění (Somali sea gangs... 2009). Perspektiva podílu na mnohamilionových výkupných způsobuje, že se odhodlají podstupovat rizika pirátství na moři (An insight to pirate kingdom... 2009). Je dokumentován případ, kdy si devatenáctiletý mladík, který žil před tím na ulici, dokázal za dva roky pirátstvím vydělat na velký dům a nákladní auto. Účastnil se dvou úspěšných únosů lodí, což mu vyneslo 75 000 USD (to je 125x somálské HDP per capita za rok 2009 a 3x české HDP per capita) (Pirate Payoffs Feed... 2009).

Z výše potenciálních výnosů je patrné, že se řada Somálců nebojí vědomě vystavovat velkým rizikům. Někteří spoléhají, že se jim během krátké doby vydělají tolik, že se budou moci od pirátství vrátit k jiným činnostem. Zmiňovaný devatenáctiletý mladík se po dvou zdařilých útocích údajně chystá ještě na jeden, a pokud ten se mu podaří, ožení se a s pirátstvím skončí (Pirate Payoffs Feed... 2009).

Pokud je pravda, že někteří somálští piráti chápou pirátství jako dočasný prostředek ke zbohatnutí, je zřejmé, že jiní ho považují za svou dlouhodobou obživu a snaží se si budovat pirátskou reputaci. Nejzdatnější piráti, kteří se například dostanou na palubu napadené lodě jako první, jsou lépe odměňováni, a tím pádem i více žádaní. Takový úspěch je pro individuálního piráta vynikající referencí do životopisu (Inside story... 2009).

Zájemců o pirátskou kariéru je tolik, že ani somálské pirátské organizace neumožňují vstup každému. Protože u uchazeče o pirátské místo ex ante neznají mezní produkt jeho práce, přiznávají mu odměnu ve formě podílu na eventuálně získaném výkupném. Navíc požadují od nastávajícího piráta vstupní investici ve formě střelné zbraně, za což právě dostane, už zmiňovaný, A-share (UN 2010:99). Nutnost dopředu mít obstaranou zbraň potvrzují i jiné zdroje. Mladíci, kteří měli zbraň, byli do pirátské skupiny přijati hned. Ale naproti tomu jeden mladík bez zbraně prý o svém vstupu vyjednával, dostal měsíční trénink a pak mohl vstoupit (Piracy is Economic Engine... 2009).

5.2 Kapitálové zdroje a kooperace

Lidská práce není jediným vstupem pirátského podnikání. Piráti také potřebují získat lodě, zbraně, zásoby a další nezbytné věci. Kromě fyzických statků potřebují využít některých služeb. Všechno to si mohou obstarat dvěma způsoby: nekooperativně donucením někoho jiného, aby jim tyto statky vydal nebo aby jim tyto služby poskytl, anebo kooperativně

navázáním dobrovolného kontraktu s někým jiným. První případ je jen pokračováním jejich kriminálních aktivit. Druhý případ je úplnou změnou logiky jejich zločinecké práce.

Karibští piráti si velkou část kapitálového vybavení obstarávali kriminální činností. Lodě, na kterých se plavili, byli v naprosté většině případů ukradené (Leeson 2009:41). Zdá se ale, že v 18. století si alespoň jeden pirátský kapitán, Stede Bonnet, pro pirátské účely koupil vlastní loď (Konstam 2008:26; Leeson 2009:227). Vedle občasného ukořistění samotných lodí si během loupežných útoků piráti z lodí brali kromě cenností také zbraně nebo oblečení, které si jim hodilo (Konstam 2008:8). I tak, ne vše ukořistěné vyhovovalo jejich potřebám. Některé ukradené věci bylo nutné si nechat na pobřeží upravit, aby odpovídaly pirátským požadavkům. K tomu už ale piráti nepoužívali donucení, ale přistupovali na dobrovolný obchod. Jejich bojové schopnosti se totiž primárně zúročovaly v bezvládní na moři. Na souši dávali karibští piráti přednost kooperativnímu jednání. Například si z ukradených látek dávali šít oděvy (Konstam 2008:8). Klíčové však pro ně bylo prodat kořist, která byla fyzicky nedělitelná mezi členy posádky (Konstam 2008:50).

Rovněž somálské pirátství potřebuje kapitálové vybavení. Vzhledem k typům lodí, které se pohybují kolem Afrického rohu a které somálští piráti napadají, nelze ale předpokládat, že by toto vybavení mohli získat ukořistěním na moři. Velké nákladní lodě zpravidla nevozí zbraně ani rychlé čluny. (Je znám přece jen jeden případ, kdy somálští piráti v září 2008 unesli ukrajinskou nákladní loď *Faina* převážející 33 tanků T-72, protiletadlové zbraně a munici a jiné zbraně. Zzačátkem února byla po pěti měsících loď i s celým nákladem propuštěna po zaplacení výkupného 3,2 milionu USD (Wikipedia... MV Faina 2010).) Piráti se proto musejí spoléhat na zdroje na somálském pobřeží, kde jednají kooperativně.

Počáteční výbavu nutnou pro provedení útoku, tedy čluny, palivo, těžší zbraně a podobně, investuje organizátor pirátského podniku (UN 2010:99). Někdy se na tom může podílet více investorů. V tomto ohledu somálské pirátské organizace dokázaly v poslední době svůj přístup ke zdrojům zdokonalit. V Harardheere v centrálním Somálsku si investoři založili pirátskou burzu, která usnadňuje pirátům získání potřebných kapitálových zdrojů, stejně jako umožňuje širší skupině zájemců investovat do velice výnosných pirátských aktivit. Burza je otevřená čtyřicet hodin denně každému, kdo se chce podílet, ať už poskytnutím financí v hotovosti, zbraní nebo jiného potřebného materiálu. Podle zpráv jedna 22letá žena investovala raketomet, který po rozvodu obdržela od svého bývalého manžela, a po 38 dnech si svým podílem na výkupném za španělskou rybářskou loď lovcí tuňáky vydělala 75 000 USD. Když burza v létě 2009 začínala, mohli investoři svůj podíl vložit do 15 pirátských „společností“, o čtyři měsíce později si mohli vybrat už z 72 společností (Somali sea gangs... 2009). Taková společnost může být ztotožněna s pirátskou společností vymezenou v kapitole 2.1.2. (Kromě místa pro alokaci zdrojů je burza dobrým zdrojem informací o tom, co se děje na moři (Somali sea gangs... 2009).)

Na somálském pirátství se lze podílet i jinak, než přímou investicí do pirátské společnosti. Pokud někdo nemá zájem podstupovat riziko investice do společnosti, která může, ale nemusí uspět, může se účastnit pirátského podniku až v momentě, kdy se podaří zajmout nějakou loď

s posádkou. Může se stát dodavatelem jídla, pití nebo nejrůznějších služeb pro pirátské únosce a jejich rukojmí. Pokud je disponován spíš k tomu, aby zajišťoval bezpečnost, může se přihlásit do ozbrojené skupiny, která má poskytovat ochranu pirátům a jejich zajatcům na souši. V tom případě je zvykem, že musí mít svou vlastní zbraň. Za „bezpečnostní“ služby obdrží fixní podíl výkupné typu *B-share*, jak byl OSN v pracovní terminologii označen, obvykle zhruba 15 000 USD (UN 2010:99).

Úspěšný pirátský podnik, jak karibský, tak somálský, tedy zahrnuje řadu kontraktů, které musejí být splněny. U somálského pirátství kromě členů námořní pirátské skupiny musejí být vyplaceni investoři, kteří poskytli své zdroje před útokem, a dodavatelé, kteří poskytli své služby po útoku. Investoři ani dodavatelé nebudou ochotni investovat, pokud pirátská organizace nebude nijak motivována splnit závazky. U karibského pirátství lidé, kteří s piráty obchodovali, museli být přesvědčeni, že piráti dostojí svým závazkům. Pro úspěch vzájemné spolupráce pirátů a jejich smluvních partnerů proto kontrakty musejí být vynutitelné. Vynutitelnost kontraktů nejčastěji zabezpečuje stát, jenže stát obvykle nevnucuje kriminální kontrakty.

V Karibiku počátku 18. století se na vybraných místech uzavíraly kontrakty mezi piráty a jejich partnery ve stínu státu, spíš než pod dohledem státu. Ve městě New Providence na Bahamských ostrovech až do roku 1717 přijímali místní guvernéri úplatky a tolerovali obchod s piráty. I koloniální vlády v Severní Karolíně na severoamerickém pobřeží jistou dobu přehlížely obchodování s piráty (Konstam 2008:14-15). Jestliže karibští piráti obchodovali s tichým souhlasem některých koloniálních vlád, potom somálští piráti se nemohou ve vynutitelnosti kontraktů orientovat podle zhrouceného a bezmocného somálského státu vůbec.

Řešení problému kooperace mezi piráty na jedné straně a jejich smluvními partnery na straně druhé musí při absenci státní vymahatelnosti kontraktů být extralegální. Takové řešení problému kooperace spočívá ve vytvoření přetrvávajícího partnerství mezi oběma stranami. Přetrvávající partnerství řeší problém spolupráce tak, že umožní jedné straně potrestat druhou stranu odplatou, pokud ta nedodrží závazek. První strana ukončí oboustranně výhodný kontrakt a neobnoví ho, dokud druhá strana ji nedokáže přesvědčit, že to neudělá znovu (Cooter – Ulen 2008:234-235). Strategie jednání, kdy se porušení závazku trestá, ale kooperace odměňuje se, se nazývá *tit for tat* (Axelrod 2006:57-58).

Třebaže piráti vědí, že už třeba nebudou muset spolupracovat se stejnými investory, dodavateli či obchodníky znovu, také vědí, že pokud poruší kontrakt s nimi, tito investoři, dodavatelé či obchodníci o tom informují ostatní. A protože tito smluvní partneři jsou schopni rozšířit tuto informaci ostatním potenciálním smluvním partnerům, perspektiva spolupráce pirátů s potenciálními smluvními partnery je v důsledku stejná jako perspektiva spolupráce se stávajícími smluvními partnery znovu. Tímto se vytváří charakter neustále se opakujících kontraktů. Ti, kdo poruší kontrakty, jsou potrestáni, ale obdobně jsou potrestáni i ti, kdo nepotrestají porušení kontraktů (Leeson 2005:71).

Aby se informace o těch, co nedodrží kontrakty, snadno a věrohodně rozšířila, je třeba, aby tento reputační mechanismus fungoval uvnitř neformálních institucí. Těmito neformálními

institucemi jsou tradiční formy spřízněnosti založené na přátelské, rodinné, etnické či náboženské bázi (Cooter – Ulen 2008:235). Nejsou ovšem dostupné zprávy o tom, že by se kooperace mezi karibskými piráty a jejich obchodními partnery opírala některou z tradičních forem spřízněnosti.

Naproti tomu v Somálsku tuto spřízněnost generují klanové struktury. Pokud dva lidé spolu uzavřou kontrakt a posléze vzniknou spory o jeho splnění, rozsouzení připadne na starost klanu. Jestliže oba aktéři kontraktu pocházejí z jednoho klanu, obrátí se na staršího člena klanu. Jeho rozhodnutí je závazné, a pokud ho někdo nerespektuje, riskuje, že bude z klanu vyloučen. Pokud každý z aktérů náleží k jinému klanu, starší členové obou klanů se setkají a závěr jejich jednání je závazný pro obě strany. Pokud se staršinové nedohodnou, obrátí se na třetí stranu, jejíž verdikt se pak stane precedentem. Různé klany mají různá pravidla, ale když mezi nimi nastane kolize, snaží se ustavit pravidlo, které by nejlépe vyhovovalo všem stranám. Vně státního zákonodárství tak vyrůstá zvykové právo zvané *Xeer* (Anagnoste – Agoston – Draghici 2009:1010). Pokud tedy mají piráti a jejich investoři a dodavatelé v Somálsku problémy s dodržováním kontraktů, klanové uspořádání umožní najít řešení a sjednat nápravu.

6 Závěr

Cílem této práce bylo popsat organizaci moderního somálského pirátství a srovnat ji s organizací historického karibského pirátství analyzované Peterem Leesonem. Mělo být prozkoumáno, jak se somálští a karibští piráti koordinují, jak jednají mezi sebou navzájem, se svými protivníky a se svými partnery. Přitom měly být identifikovány a vysvětleny podobnosti nebo odlišnosti obou druhů pirátství.

Karibské i somálské pirátství usilují o násilnou redistribuci bohatství, při které používají bojové metody, a proto musejí být organizována hierarchicky. V čele karibských pirátů stál kapitán, somálské piráty řídí jejich hlavní organizátor. Rozdíl spočívá v tom, že karibský pirátský kapitán svou posádku řídil z loď a že tato loď, i když ukradená, patřila dané pirátské posádce. Na výnosech z pirátství se podílel i každý jednotlivý pirát, stejně jako se přímo demokraticky podílel na rozhodování o zásadních otázkách, včetně volby kapitána. Naproti tomu somálský pirátský organizátor akce řídí z pobřeží a nemá okamžitý dohled na piráty na lodích a se zbraněmi, do kterých on investoval. Tím v somálské pirátské organizaci na rozdíl od té karibské vyvstává problém principál-agent, který je tlumen tím, že piráti operující na moři jsou podíly zainteresováni na výnosech jejich pirátské aktivity.

Karibské a somálské pirátské organizace se podobají v tom, že vyjímají řešení některých problémů z kompetence kapitána či organizátora, kteří by ex post rozhodovali, a upravují je ex ante formulací některých pravidel. Obojí pirátství mají utvořena pravidla, která regulují jednání pirátů mezi sebou navzájem, aby předcházela vzniku vzájemných konfliktů. Obojí mají stanoveny kodexy chování, včetně sankcí za porušení. U somálského pirátství se řešení některých kolizních situací může odehrát vně vlastní pirátské organizace prostřednictvím klanových struktur. V čem se karibské a somálské pirátství hodně podobají, je používání nástrojů pozitivní motivace k podnícení plného bojového nasazení jednotlivých pirátů.

Karibské i somálské pirátství mají zájem minimalizovat náklady boje. Karibští piráti využívali početní přesily, somálští piráti využívají spíš kvalitativní převahy ve výzbroji. Cílem pirátů je ale nejlépe se boji úplně vyhnout. Karibští piráti proto vyvěšovali pirátskou vlajku, aby svým obětem signalizovali, že je pro ně výhodnější neklást odpor, protože pak nebudou zmasakrovány. Pro somálské piráty podobné signalizování vlajkou postrádá smysl. Jejich oběti vědí, že masakrem se piráti ke svému cíli nepřiblíží. Somálským pirátům jde o to inkasovat maximální výkupné za posádku a loď, kterou útokem zajmou. Proto mají zájem svým budoucím rukojmím neublížit a nesnižovat si tak pozici ve vyjednávání s majitelem lodi.

Karibské i somálské pirátství mohou teoreticky pro svou potřebu získat lidi a kapitál buď nekooperativně nátlakem, nebo kooperativně uzavřením dobrovolného kontraktu. Karibští piráti získávali část zdrojů nátlakem, jiné si museli obstarat uzavřením oboustranně výhodných dohod. Somálští piráti si naprostou většinu zdrojů obstarávají dobrovolnou spoluprací. Všechny kontrakty, které karibští i somálští piráti uzavřou, se díky kriminální povaze pirátství odehrávají mimo sféru státní vymahatelnosti práva. Karibští piráti museli mít

takovou reputaci, aby navázali své obchodní vztahy na bázi neustále se opakujících kontraktů. Somálským pirátům v uzavírání a dodržování kontraktů pomáhá spřízněnost v rámci klanových struktur.

Suma summarum, pirátství bylo a je provozováno primárně pro zisk. Proto muselo a musí být organizováno racionálně a efektivně. V tom se v důsledku somálské pirátství neliší od toho karibského a naopak. Obě si musejí vyřešit koordinaci a upravit vnitřní vztahy mezi piráty navzájem. Nebo obě využívají relativního bezvládní na moři k páchání kriminálních aktivit. Liší se v tom, že je okolnosti v některých situacích konfrontují s jinými problémy, které si vynucují zvolení odlišných technik řešení. Somálští piráti využívají nejen relativně bezvládního prostředí moře, ale také absence efektivní vlády v samotném Somálsku. Protože své operační zázemí mohou opřít o pobřeží, mohou si dovolit celkem zdlouhavé vyjednávání o výkupném. Výkupné berou a chtějí proto, že za něj „prodají“ zajatou posádku s lodí zpět jejich majiteli, který si jich cení víc, protože je může využít lépe než piráti. Pro karibské piráty naproti tomu bylo podstatné, jakou kořist přepadem dostanou, protože se jim buď musela hodit, anebo museli mít možnost ji někde prodat. Karibští piráti zase používali signalizaci vlajkou, aby vyřešili problém nákladnosti boje. Somálští piráti tuto techniku zvolit nemohou, protože je neúčinná. Odlišné problémy, kterým somálští a karibští piráti čelí, je vedou k odlišným technikám, protože právě ty jsou efektivnější, čili ziskovější.

Seznam použitých zdrojů

- An insight to pirate kingdom in Somalia* [online]. insidesomalia.org, 15. 5. 2009. [cit. 2010-03-27] Dostupný z WWW: <http://insidesomalia.org/200906151254/News/Business/An-insight-to-pirate-kingdom-of-Somalia.html>.
- ANAGNOSTE, S., AGOSTON, S., DRAGHICI, M. *Somalia: How to Manage an Economy Outside the System*. In KATILINIC, B. (ed.) *Annals OF DAAAM for 2009 & Proceedings of the 20th International DAAAM Symposium*, Vol. 20, No. 1. Vienna: DAAAM International, 2009. s 1009-1010. ISBN 978-3-901509-70-4.
- AXE, D. 10 Things You Didn't Know about Somali Pirates. *Current June 2009*. s. 31-33.
- AXELROD, R. *The Evolution of Cooperation*. Rev. ed. New York: Basic Books, 2006. 241 s. ISBN 0465005640.
- BAER, J. *Piráti*. 1. vyd. Praha: Dobrovský, 2008. 229 s. ISBN 978-80-87124-38-3.
- BHAGWATI, J. N. Directly Unproductive, Profit-Seeking (DUP) Activities. *The Journal of Political Economy*, 1982, Vol. 90, No. 5 (Oct), s. 988-1002.
- BOOT, M. Piracy, Then and Now. *Foreign Affairs*, Jul/Aug 2009, Vol. 88, Issue 4, s. 94-97. ISSN 00157120.
- CIA The World Factbook: Somalia [online]. CIA, 2010. [cit. 2010-05-13] Dostupný z WWW: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>.
- Chatham House Briefing Paper Piracy in Somalia, Threatening Global Trade, Feeding Local Wars* [online]. London: Royal Institute of International Affairs, 2008. 12 s. [cit. 2010-03-27] Dostupný z WWW: http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf.
- COOTER, R., ULEN, T. *Law & Economics*. 1st international ed. Boston: Pearson, 2008. 582 s. ISBN 0-321-52290-7.
- Drones scour the sea for pirates [online] BBC, 19. 10. 2009. [cit. 2010-06-11] Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8352631.stm>.
- EGGERTSSON, T. *Economic behavior and institutions*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. 385 s. ISBN 0 521 34891 9.
- Fund for Peace: Failed States* [online]. Fund for Peace, 2009. [cit. 2010-05-27] Dostupný z WWW: http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com_content&task=view&id=99&Itemid=323.

FURUBOTN, E. G., RICHTER, R. *Institutions and Economic Theory. The Contribution of the New Institutional Economics*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 2000. 556 s. ISBN 0 472 08680 4.

Growth Equities & Company Research [online]. Range Resources, 2007. [cit. 2010-05-26] Dostupný z WWW: http://www.rangeresources.com.au/fileadmin/user_upload/research_Reports/gecr_29Nov07/RangeResources_mainnote.pdf.

Inside story of Somali pirate attack [online]. BBC, 4. 5. 2009. [cit. 2010-03-17] Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8080098.stm>.

KONSTAM, A. *Piráti 1660-1730*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. 64 s. ISBN 978-80-247-2373-0.

LEESON, P. T. *Do contracts require formal enforcement?* In STRINGHAM, E. (ed.) *Anarchy, State and Public Choice*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2005. s. 67-76, ISBN 1845422406.

LEESON, P. T. *The Invisible Hook: The Hidden Economics of Pirates*. 1st ed. Princeton: Princeton University Press, 2009. 271 s. ISBN 9780691137476.

Life in Somalia's pirate town [online]. BBC, 18. 9. 2008. [cit. 2010-05-03] Dostupný z WWW: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7623329.stm>.

Life in Somalia's pirate army [online]. nationalpost.com, 30. 4. 2009. [cit. 2010-05-03] Dostupný z WWW: <http://www.nationalpost.com/Life+Somalia+pirate+army/1549233/story.html>.

Piracy Attacks off the Horn of Africa Motives, Tactics, and International Response. *International Debates*, Jan, 2010, Vol. 8, Issue 1, s. 15-20. ISSN 15420345.

Piracy is economic engine of Somalia: undaunted by navy patrols [online]. insidesomalia.org, 16. 4. 2010. [cit. 2010-05-03] Dostupný z WWW: <http://insidesomalia.org/201004162975/News/Business/Piracy-is-economic-engine-of-Somalia-undaunted-by-navy-patrols.html>.

Pirate Payoffs Feed Big-Money Lifestyle in Somalia [online] insidesomalia.org, 7. 12. 2009. [cit. 2010-05-03] Dostupný z WWW: <http://insidesomalia.org/200912072707/News/Business/Pirate-Payoffs-Feed-Big-Money-Lifestyle-in-Somalia.html>.

IMO Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual report – 2009. International Maritime Organisation, 2010.

Somali sea gangs lure investors at pirate lair [online]. Reuters, 1. 12. 2009. [cit. 2010-05-02] Dostupný z WWW: <http://www.reuters.com/article/idUSTRE5B01Z920091201>.

Somali pirates controlled by syndicates: Interpol [online]. AFP, 14.10.2009. [cit. 2010-03-07]
Dostupný z WWW: <http://www.thefreelibrary.com/Somali+pirates+controlled+by+syndicates%3a+Interpol-a01612025315>.

Státy světa. 2. vyd. Praha: Fragment, 2002. 424 s. ISBN 80-7200-669-X.

UN Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1811 (2008) [online]. United Nations, 2008. 57 s. Dostupný z WWW: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/604/73/PDF/N0860473.pdf?OpenElement>.

UN Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853 (2008)[online]. United Nations, 2010. [cit. 2010-02-25] 110 s. Dostupný z WWW: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/246/89/PDF/N1024689.pdf?OpenElement>.

US State Department: Somalia [online]. Unites States Department of State, 2010. [cit. 2010-05-27] Dostupný z WWW: <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm>.

Vše o Zemi. Místopisný průvodce světem. 1. vyd. Praha: Reader's Digest Výběr, 1998. 768 s. ISBN 80-86196-01-1.

Wikipedia: the free encyclopedia: *Battle of Mogadishu (2006)* [online]. c2010 [cit. 2010-05-31] Dostupný z WWW: [http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Mogadishu_\(2006\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Mogadishu_(2006)).

Wikipedia: the free encyclopedia: *MV Faina* [online]. c2010 [cit. 2010-05-08] Dostupný z WWW: http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Faina.

Wikipedia: the free encyclopedia: *Piracy* [online]. c2010 [cit. 2010-05-08] Dostupný z WWW: http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_piracy.

Wikipedia: the free encyclopedia: *Somalian piracy* [online]. c2010 [cit. 2010-05-13] Dostupný z WWW: http://en.wikipedia.org/wiki/Somalian_piracy.

Seznam obrázků

Obrázek 1: Stylizovaná mapa Karibiku	15
Obrázek 2: Námořní plavební trasy kolem Afrického rohu	16
Obrázek 3: Somálsko a hlavní oblasti spojované s pirátstvím.....	18
Obrázek 4: Jolly Roger posádky kapitána Edwarda Englanda	34
Obrázek 5: Jolly Roger posádky kapitána Edwarda „Blackbearda“ Teache	35
Obrázek 6: Klasický škuner	37
Obrázek 7: Somálští piráti na rychlém člunu.....	38